



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Instituto de Pesquisa e Planejamento
Urbano e Regional



Universidade do Porto
Faculdade de Letras
Departamento de Geografia

TRANSPORTE COLETIVO E CIDADE

ações e projetos no entorno de estações metroferroviárias como
promoção de uma melhor coesão urbana na cidade do Rio de Janeiro

ANDRÉ LUIZ BEZERRA DA SILVA

ANDRÉ LUIZ BEZERRA DA SILVA

TRANSPORTE COLETIVO E CIDADE

ações e projetos no entorno de estações metroferroviárias como
promoção de uma melhor coesão urbana na cidade do Rio de Janeiro

Tese apresentada ao Curso de Doutorado do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Planejamento Urbano e Regional; e ao Curso de Doutorado do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Geografia.

Orientadores

Prof. Dr. Mauro Kleiman (Universidade Federal do Rio de Janeiro)
Prof. Dr. José Alberto V. Rio Fernandes (Universidade do Porto)

Rio de Janeiro - Porto

2015

ANDRÉ LUIZ BEZERRA DA SILVA

TRANSPORTE COLETIVO E CIDADE

ações e projetos no entorno de estações metroferroviárias como promoção de uma melhor coesão urbana na cidade do Rio de Janeiro

Tese apresentada ao Curso de Doutorado do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Planejamento Urbano e Regional; e ao Curso de Doutorado do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Geografia.

Aprovada em: 16/09/2015

Banca Examinadora

Prof. Dr. Mauro Kleiman
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prof. Dr. José Alberto V. Rio Fernandes
Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Prof^a. Dra. Claudia Ribeiro Pfeiffer
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Lenin dos Santos Pires
Departamento de Segurança Pública da Faculdade de Direito da Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Vinicius Fernandes da Silva
Departamento de Sociologia do Colégio Pedro II

AGRADECIMENTOS

Este é um momento delicado, pois como ao longo de um trabalho científico se pode negligenciar algum ou outro ponto importante, talvez pela perigosa "convicção" das coisas, também aqui, pelo natural cansaço ao final de uma tese, pode-se esquecer de alguém sem o qual a realização deste trabalho não seria viável.

Pedindo desculpa aos que esqueço, começo por agradecer aos técnicos e funcionários do IPPUR-UFRJ, pela maneira sempre atenciosa com que trataram as questões de cunho administrativo, em especial à Zuleika Alves, André Luis, Ana Cristina, Elisabeth Machado, Gilberto Limas e Maria.

À Carla Amaral, da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, agradeço pelo apoio e assistência prestados durante minha permanência naquela faculdade.

Aos meus colegas de curso, docentes e pesquisadores do IPPUR agradeço pelo amigável convívio durante o período de doutoramento, esperançoso de que possamos nos encontrar de vez em quando.

Aos Doutores Patrícia Romeiro (Universidade do Porto) e Angel Miramontes (Universidade de Santiago de Compostela), agradeço pelas dicas e sugestões durante o profícuo período de estudos e pesquisas na Universidade do Porto.

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPQ) agradeço pelo bolsa de estudo concedida durante meus estudos em Portugal.

Aos Professores Claudia Pfeiffer (IPPUR-UFRJ), Lenin Pires (UFF) e Vinicius da Silva (Colégio Pedro II), agradeço pela contribuição e avaliação deste trabalho.

Ao Professor José Alberto Rio Fernandes agradeço por sua receptividade, atenção, paciência, aulas, trabalhos de campo e orientações durante meus estudos na Universidade do Porto. Suas observações, sugestões e críticas, sempre muito precisas e pertinentes, foram de extrema valia para a minha formação científica, e muito contribuíram para ampliar minha compreensão sobre o espaço urbano.

Ao Professor Mauro Kleiman (IPPUR-UFRJ) agradeço por ter acreditado e orientado este trabalho, pelas aulas e pesquisas junto ao Laboratório de Redes Urbanas no IPPUR. Intelectual humilde, acessível, incentivador, compreensivo e amigo, portador de um profundo e criterioso conhecimento sobre os transportes urbanos, que muito me ajudou e orientou nesta jornada. Obrigado Mestre!

À Lucimar e ao Fernando agradeço pelo aconchego e momentos de remanso.

Ao supremo espírito agradeço pela saúde e perseverança.

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo central compreender como um sistema de transporte coletivo, mais especificamente o metroferroviário, pode contribuir, na sua relação com políticas de uso solo, para a produção de uma cidade mais coesa e menos desigual sócio-espacialmente, atuando como um instrumento de renovação e democratização urbana, que facilite o acesso e o uso dos serviços, atividades e equipamentos, sobretudo junto à grupos e áreas menos privilegiadas. Trata-se de um tema que se insere no atual debate sobre a produção do espaço urbano, num contexto influenciado pela lógica do capital em sua fase mais recente, reconhecendo as transformações por que passam certas áreas urbanas. Aspectos da relação entre transporte, circulação e uso do solo ganharam nova importância na produção da cidade em vários países a partir da década de 1990, com destaque para o papel das estações de transporte rápido, conectando e relacionando áreas, atividades e pessoas, processo esse conhecido como Transit-Oriented Development (TOD). No Rio de Janeiro duas importantes áreas da cidade (Del Castilho e Vicente de Carvalho), servidas por estações metroviárias a partir da década de 1990, vêm vivenciando desde então significativas transformações urbanas, ainda que não seguindo os princípios do TOD. A metodologia baseou-se na identificação, análise e compreensão dos processos mais importantes que teriam contribuído para a renovação dessas áreas, tendo como referência o momento de implantação das estações e a conformação espacial produzida a partir de então. Apesar do estudo desses dois casos não ser suficiente para fundamentar afirmações gerais, e este não seja o único caminho possível para auxiliar no desenvolvimento de um pretensão quadro de melhor coesão social urbana, nem sendo possível reproduzir o modelo junto de todas as estações, considera-se importante que o planejamento e a ação pública assegurem um maior aproveitamento das potencialidades das estações de transportes coletivos no reforço da coesão no Rio de Janeiro. Reconhece-se novas possibilidades de relação dos transportes coletivos com a cidade, não apenas de deslocamento, consumo ou lucratividade, mas também no incentivo a misturas e respostas a expectativas, diminuindo as disparidades sócio-espaciais, contribuindo para uma outra e mais humana relação dos transportes coletivos com a cidade.

Palavras-chaves: Cidade. Transporte. Estação. Uso do solo. Coesão.

ABSTRACT

This work has its focus in the understanding of how a public transport system, mainly the railway system, can contribute, in its relationship with the politics of land uses, for the creation of a more cohesive and less social-spatial unequal city, acting as an instrument of the urban renewal and democratization, that will enable the access and use of services, activities and equipment to the less privileged groups and areas. This is a subject that belongs to the present discussion about the construction of the urban space, in a context affected by the capital logics in its more recent phase, acknowledging the changes that some urban areas have to experience. Aspects of the relationship between transports, circulation and land use achieved a new importance in the city construction in several countries since the first decade of 1990, highlighting the role the fast transport stations, linking areas, activities and people, this process known as Transit-Oriented Development (TOD). In Rio de Janeiro two important areas of the city (Del Castilho and Vicente de Carvalho), served by those subway stations since the first decade of 1990, live since then significant urban changes around that equipment, although not following the principles of TOD. The methodology was based on the identification, analysis and understanding of the most important processes that have contributed to the renewal of these areas by reference to the time of implementation of stations and the spatial conformation produced thereafter. Although the cases studies utilization is not enough for general statements, and this may be not the only possible way to help the development of a supposed picture with better social urban cohesion, not being possible to reproduce the model at all stations, it is considered important the planning and the public action to ensure better use of the potential of public transport stations for greater cohesion in Rio de Janeiro. With that we can create new possibilities of relationships between public transports and the city, relationships not only of displacement, consumption or profit, but also to encourage mixings, expectations, dreams, desires, hopes, diminishing the schemes of segregation and social-spatial disparities. It is stated another and a more human relationship between public transports and the city.

Keywords: City. Transports. Station. Land use. Cohesion.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Tríade Social	32
Figura 2 - Ambiente de Circulação	77
Figura 3 - Instrumentos de Planejamento	80
Figura 4 - Relação entre Uso do Solo e Transporte	82
Figura 5 - Localização da Metrosur na Rede Metropolitana de Madrid	106
Figura 6 - Municípios servidos pela Metrosur	107
Figura 7 - Rede de Metrô do Grande Porto	109
Figura 8 - Posição da Gare do Oriente na Rede Metroviária de Lisboa	113
Figura 9 - Principais estações metroviárias no Path de Toronto	116
Figura 10 - Rede Metroviária de Brasília - DF	118
Figura 11 - Dinamização de áreas urbanas no Eixo da Ceilândia	119
Figura 12 - Principais estações da rede metroviária de São Paulo com projetos de empreendimentos comerciais e de serviços no seu entorno	122
Figura 13 - Rede Metroviária atual do Rio de Janeiro e previsão para 2016	169
Figura 14 - Modais no Rio de Janeiro - Número de passageiros por dia	192
Figura 15 - Zoneamento pelo Decreto nº 1.185/1918	199
Figura 16 - Zoneamento pelo Decreto nº 2.087/1925	199
Figura 17 - Zoneamento pelo Decreto nº 6.000/1937	201
Figura 18 - Zoneamento pelo Decreto nº 322/1976	202
Figura 19 - Áreas urbanizadas entre 2004 e 2009, por AP	206
Figura 20 - Síntese dos principais investimentos e atividades no trecho da linha dois do metrô entre Del Castilho e Pavuna	213
Figura 21 - Estação metroviária Nova América/Del Castilho	216
Figura 22 - Estação metroviária de Vicente de Carvalho	221
Figura 23 - Localização do Shopping Nova América (antiga Fábrica de Tecidos Nova América)	227
Figura 24 - Expansão do Shopping Nova América a partir de 2011	230
Figura 25 - Antigas Fábricas Eletromar, Eaton e Westinghouse (atual Condomínio-Clube Rio Parque)	234
Figura 26 - Perfil dos usuários do Shopping Nova América	238
Figura 27 - Transações com apartamentos nas RAs de Inhaúma, Méier, Irajá e Ilha do Governador	243
Figura 28 - Composição das transações imobiliárias em Vicente de Carvalho	243
Figura 29 - Composição das transações imobiliárias na RA de Irajá	244
Figura 30 - Identificação dos principais lançamentos imobiliários em Vicente de Carvalho a partir do final da década de 1990	254
Figura 31 - Perfil dos consumidores do Carioca Shopping	256
Figura 32 - Projeto de um eixo de lazer, comércio e serviços ao longo da Estação de Engenho da Rainha	259
Figura 33 - Novos sistemas de BRT	295
Figura 34 - Entorno da Estação Metroviária em Pavuna	299
Figura 35 - Entorno da Estação Ferroviária em Deodoro	300

LISTA DE FOTOS

Foto 1 - Gare do Oriente (Lisboa)	113
Foto 2 - Galerias interligadas às estações de metrô e trem em Toronto	116
Foto 3 - Rua da Cidadania no Terminal do Carmo em Curitiba	123

Foto 4 - Norte Shopping	211
Foto 5 - Antiga Fábrica de Tecidos Nova América	225
Foto 6 - Shopping Nova América	226
Foto 7 - Ligação da Estação do Metrô Nova América/Del Castilho com o Shopping Nova América	227
Foto 8 - Rua do Rio	229
Foto 9 - Nova América Offices - Torres comerciais junto ao metrô e shopping	231
Foto 10 - Nova América Corporate - Edifício corporativo anexo ao shopping e estação do metrô	231
Foto 11 - Hotel construído no interior do complexo Nova América/Del Castilho	232
Foto 12 - Novos serviços e salas comerciais anexo ao shopping e metrô	232
Foto 13 - Novas áreas de passeio e encontro anexo ao shopping e metrô	233
Foto 14 - Visão geral da área do Condomínio-Bairro Rio Parque	235
Foto 15 - Visão interna do Condomínio-Bairro Rio Parque	235
Foto 16 - Complexo Multiuso Nova América	236
Foto 17 - Condomínios verticais próximos da Estação de Vicente de Carvalho	245
Foto 18 - Hipermercado Carrefour em antiga área de depósito	245
Foto 19 - Rede Atacadão de Serviços(anexo à estação metroviária)	246
Foto 20 - Rede de Serviços Parmê (antiga Fábrica Lustrene)	246
Foto 21 - Antiga área de Bangalôs	247
Foto 22 - Condomínios residenciais verticais em área de antigos Bangalôs	247
Foto 23 - Curso de Idiomas, restaurantes e cafés em antigas áreas de Bangalôs	248
Foto 24 - Espaços de conveniências em antigas áreas de Bangalôs	248
Foto 25 - Antiga Fábrica da Satandard Elétrica	249
Foto 26 - Shopping Carioca (antigo local da Fábrica Standard Elétrica)	249
Foto 27 - Hospital SEMIU	250
Foto 28 - Faculdade Evangélica de Ciência e Tecnologia (área de antiga indústria)	250
Foto 29 - Condomínio Pátio Carioca	251
Foto 30 - Condomínio Vila das Fontes	251
Foto 31 - Construção das torres comerciais do Carioca Offices	252
Foto 32 - Obras de expansão do Carioca Shopping	253
Foto 33 - Visão do Complexo Multiuso na Região de Vicente de Carvalho	253

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Mobilidade Urbana (D1) da Regiões Metropolitanas - 2010	181
Gráfico 2 - Crescimento da frota de automóveis nas 15 principais Regiões Metropolitanas - 2001 a 2012	190
Gráfico 3 - Frota de automóveis na Região Metropolitana do Rio de Janeiro - 2001 a 2012	191
Gráfico 4 - Variação média do preço do m ² em de Del Castilho (2008 - 2013)	237
Gráfico 5 - Variação média do preço do m ² em Vicente de Carvalho (2008 - 2013)	255

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Estações Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho	21
Mapa 2 - Localização dos principais projetos das Ruas da Cidadania em Curitiba	124
Mapa 3 - Espacialidade produzida pelos Bondes e Trens Fluminenses na década de 1940	131
Mapa 4 - Rede Ferroviária do Rio de Janeiro no Final do Século XIX	140
Mapa 5 - Proposta Metroviária Para o Rio de Janeiro em 1968	160
Mapa 6 - Área de Estudo Proposta pelo Consórcio Alemão	161
Mapa 7 - Área de Estudo do PIT-Metrô	165
Mapa 8 - Posição do Cordon Line na Área de Estudo do PIT-Metrô	166
Mapa 9 - Áreas de Planejamento (AP)	172
Mapa 10 - Mobilidade Urbana (D-1) - Região Metropolitana do Rio de Janeiro - 2010	182
Mapa 11 - Proporção de domicílios com automóvel pelas Regiões Administrativas do Rio de Janeiro - 2000	185
Mapa 12 - Variação em pontos percentuais da participação das Regiões Administrativas no total de postos de trabalho formais - 2000 a 2008 - Município do Rio de Janeiro	187
Mapa 13 - Variação em pontos percentuais da participação das Regiões Administrativas no total de postos de trabalho formais, segundo setor de atividade serviços - 2000 a 2008 - Município do Rio de Janeiro	188
Mapa 14 - Variação do número de postos de trabalho formais industriais entre 2000 e 2008, e participação no total dos postos de trabalho em 2008 no setor de atividade indústria, segundo Regiões Administrativas - Município do Rio de Janeiro	189
Mapa 15 - Zoneamento proposto por Agache	200
Mapa 16 - Principais eixos de circulação na AP 3	203
Mapa 17 - Evolução das áreas urbanizadas no Rio de Janeiro entre 2004/2009	207
Mapa 18 - Região Administrativa de Inhaúma (RA XII)	215
Mapa 19 - Região Administrativa de Irajá (RA XIV)	220
Mapa 20 - Macrozonas do Plano Diretor do Rio de Janeiro de 2011	261
Mapa 21 - Estações Pavuna e Deodoro no Município do Rio de Janeiro	294

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Sistema de Transporte Metroviário	101
Quadro 2 - Número de Passageiros Transportados pelos Bondes entre 1870 e 1930 no Rio de Janeiro	135
Quadro 3 - Ampliação do Sistema de Bondes no Rio de Janeiro	136
Quadro 4 - Adensamento populacional (Freguesias do Rio de Janeiro 1872-1930)	136
Quadro 5 - Características e Funções dos Transportes entre 1870 e 1930	142
Quadro 6 - Critérios de Classificação das Categorias Secundário e Terciário	167
Quadro 7 - Regiões Administrativas da AP 3 com seus bairros	205
Quadro 8 - População da RA de Inhaúma	217
Quadro 9 - Nº de domicílios urbanos/classes econômicas da RA Inhaúma	218

Quadro 10 - Consumo familiar da RA de Inhaúma por classe econômica, segundo categorias de consumo - em R\$/ano	218
Quadro 11 - População da RA Irajá	222
Quadro 12 - Nº de domicílios urbanos/classes econômicas da RA Irajá	222
Quadro 13 - Consumo familiar da RA de Irajá por classe econômica, segundo categorias de consumo - em R\$/ano	223
Quadro 14 - Atividades comerciais (área da estação Nova América/Del Castilho)	225
Quadro 15 - Transações imobiliárias por tipos de imóveis na região da estação Nova América/Del Castilho, relativo ao total negociado na cidade	226
Quadro 16 - Importância da abertura da estação para as transformações locais	239
Quadro 17 - Importância das atividades e serviços para a população	240
Quadro 18 - Meio de transporte mais utilizado para acessar as atividades e serviços locais	240
Quadro 19 - Outras atividades e serviços que poderiam ser implantados na área	241
Quadro 20 - Importância da abertura da estação para as transformações locais	257
Quadro 21 - Importância das atividades e serviços para a população	257
Quadro 22 - Meio de transporte mais utilizado para acessar as atividades e serviços locais	257
Quadro 23 - Outras atividades/serviços que poderiam ser implantados na área	258
Quadro 24 - Possíveis Intervenções e aplicação de instrumentos urbanísticos visando potencializar a inserção e a dinâmica urbana nas estações	297

SUMÁRIO

Introdução	14
Apresentação do tema	14
Questão central e objetivo da pesquisa	22
Justificativa	23
Metodologia de trabalho	25
Estruturação	28
 CAPÍTULO 1	
AS MUDANÇAS RECENTES NA PRODUÇÃO DA CIDADE E O PAPEL DA CIRCULAÇÃO PELOS TRANSPORTES NESSAS MUDANÇAS	
 1.1 Urbanização e economia: da cidade industrial à terciarização do urbano sob comando financeiro e orientação para o consumo	29
 1.2 Obsolescência de áreas urbanas e novas perspectivas de renovação	37
 1.3 A ideia de coesão em políticas territoriais recentes	48
 1.4 - Transit-Oriented Development (TOD): perspectivas e possibilidades abertas para a cidade	58
 1.5 Transporte - o que é? o que faz?	62
 1.6 Desigualdade sócio-espacial e a questão dos transportes	68
 1.7 A política de circulação urbana	75
 1.8 Uso do solo urbano e transporte	81
 1.9 Acessibilidade e mobilidade	84
 1.10 A acessibilidade na produção da cidade	87
 1.11 Políticas de transporte e a possibilidade de uma melhor coesão urbana	90
 1.12 As estações de transporte rápido: conectando áreas, pessoas e atividades	96
 1.13 Metrô e dinâmica urbana: as influências de uma estação metroviária	99
 1.14 O papel das estações metroviárias em processos de renovação urbana: experiências recentes	102

1.15 Algumas considerações sobre o capítulo	125
---	-----

CAPÍTULO 2

TRANSPORTE, PLANEJAMENTO E O PROJETO METROVIÁRIO NO PROCESSO URBANO DO RIO DE JANEIRO

2.1 Formação do tecido urbano no Rio de Janeiro	127
---	-----

2.2 Transportes sobre trilhos e a expansão urbana	130
---	-----

2.3 Os bondes e sua articulação com o mercado imobiliário	132
---	-----

2.4 Os trens urbanos, os loteamentos e a expansão dos subúrbios	137
---	-----

2.5 Transporte sobre trilhos e a formação sócio-espacial fluminense - o que essa relação significou?	142
--	-----

2.6 Planos urbanísticos para o Rio de Janeiro no início do século XX	144
--	-----

2.7 Idealização, debate político e implantação do sistema metroviário carioca	146
---	-----

2.8 As políticas urbanas das últimas décadas do século XX e os transportes coletivos: PUB-Rio, Plano Diretor e Planejamento Estratégico	170
---	-----

2.9 Desigualdade sócio-espacial e a ausência da ideia de coesão nas políticas de transporte no Rio de Janeiro	177
---	-----

2.10 Algumas considerações sobre o capítulo	194
---	-----

CAPÍTULO 3

TRANSFORMAÇÕES RECENTES NO ENTORNO DAS ESTAÇÕES NOVA AMÉRICA/DEL CASTILHO E VICENTE DE CARVALHO NA LINHA DOIS DO METRÔ CARIOCA

3.1 Caracterização da área analisada: a estrutura urbana	198
--	-----

3.2 A obsolescência de algumas áreas lindeiras à linha dois do metrô	208
--	-----

3.3 O quadro sócio-econômico na região das estações analisadas	214
--	-----

3.4 Análise das transformações recentes no entorno das estações	224
---	-----

3.5 Diretrizes urbanas e perspectivas para a região a partir do Plano Diretor de 2011	260
---	-----

3.6 Algumas considerações sobre o capítulo	264
CAPÍTULO 4	
REPENSANDO ALGUNS ASPECTOS PARA A REALIZAÇÃO DE PROJETOS E AÇÕES NO ENTORNO DE ESTAÇÕES METROFERROVIÁRIAS: REFLEXÕES A PARTIR DA EXPERIÊNCIA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	
4.1 O tratamento das estações e do seu entorno como uma aplicação da Política Nacional de Mobilidade Urbana nas cidades brasileiras	273
4.2 Alguns aspectos importantes acerca do desenvolvimento de ações e projetos no espaço envolvente das estações metroferroviárias	277
4.3 A questão da escala nas ações e projetos junto às estações	280
4.4 Reflexões sobre possíveis ações para o poder público	284
4.5 Um plano de mobilidade urbana para o Rio de Janeiro como meio para a identificação das estações com potencial para desenvolvimento urbano	288
CONSIDERAÇÕES FINAIS	302
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	309

Introdução

Este trabalho foi realizado junto ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR-UFRJ) e a Faculdade de Letras da Universidade do Porto (FLUP), em articulação com o Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território do Departamento de Geografia da Universidade do Porto (CEGOT-UPORTO), através de um Acordo de Co-Tutela Internacional de Tese celebrado entre as duas instituições. A pesquisa inseriu-se nas áreas de Planejamento Urbano e Regional (UFRJ) e de Geografia Humana (UPORTO), sob a orientação dos Professores Doutores Mauro Kleiman (UFRJ) e José Alberto Vieira Rio Fernandes (UPORTO).

Apresentação do tema

Nos últimos anos as discussões sobre as cidades perpassam cada vez mais a ideia de que a morfologia das mesmas tem se alterado rapidamente, (re)criando novas relações cotidianas entre pessoas e lugares (BRANCO; FIRKOWSKI; MOURA; 2005). Nesse contexto desenvolveram-se alguns processos urbanos voltados para antigas áreas da cidade que perderam total ou parcialmente suas funções de produção, entrando assim em estado de desuso e obsolescência. Esses espaços, considerados decadentes, revelaram-se, por uma razão ou outra, espaços potenciais para alguns tipos de investimentos, a fim de propiciarem uma certa renovação dessas áreas. Harvey (2004) aborda esse tema e o relaciona com a gradativa mudança do regime de acumulação, dentro do capitalismo avançado, do sistema fordista para o de acumulação flexível, o que tem ocasionado várias mudanças em muitas cidades, que, diante da desindustrialização, vêm se tornando cada vez mais centros eminentemente financeiros, de consumo e entretenimento. Ascher (2010) entende esse processo como resultado da transição de um capitalismo industrial para um capitalismo cognitivo, onde, segundo ele, o neo-urbanismo deve propor uma variedade de formas e de ambientes arquitetônicos

e urbanos para uma sociedade cada vez mais diferenciada na sua composição, nas suas práticas e nos seus gostos.

Processos de renovação de áreas urbanas vêm sendo realizados em várias partes do mundo, muitas vezes em áreas degradadas ou ociosas, como uma alternativa possível à expansão urbana, objetivando um aproveitamento e uma otimização da estrutura pré-existente. Ações desse tipo, embora quase sempre pontuais, podem produzir uma melhoria ambiental e valorização do solo nas áreas onde ocorrem, amenizando ou mesmo eliminando alguns obstáculos aos diversos investimentos na cidade. Algumas áreas urbanas podem se tornar subutilizadas ou ociosas por várias razões¹, a exemplo das antigas áreas industriais, os antigos eixos ferroviários e as áreas portuárias antigas. Essa situação muitas vezes pode conjugar uma gama de possibilidades e processos urbanos, podendo influenciar em novas formas de organização interna da cidade.

Nesse ínterim alguns fixos e fluxos buscam novas orientações na cidade, onde concentrações e dispersões são realocadas, buscando otimização e velocidade para a reprodução dos investimentos (SILVA, op. cit.), de médio e longo prazo, com algumas variações espaciais que incluem, dentre vários fatores, as inserções e/ou otimizações de estruturas de circulação e transporte, que acabam por valorizar e ressignificar alguns espaços (NIGRIELLO, 1987). No final do século XX, surgiram novas tendências no sentido de favorecer a organização do espaço urbano com base no seu sistema de transporte público e empreendimentos a ele associados, que vêm sendo chamados de TOD – Transit Oriented Development. Neste modelo se reforça as atenções na implantação ou revitalização de empreendimentos na área de influência do sistema de transporte público existente ou que se encontra em implantação.

Kleiman (2011) sublinha que os transportes estão associados aos processos de organização territorial em suas diferentes escalas – intra-urbana, metropolitana, regional, nacional e internacional - articulados aos processos econômicos e aos

¹ Algumas das razões que podem explicar a existência de espaços obsoletos ou desaproveitados na cidade, passa pela falta de investimentos na rede de transportes públicos, com políticas que optam por um modelo de desenvolvimento urbano centrado no transporte privado; e a obsolescência de antigas tecnologias de produção industrial, bem como as mudanças nos padrões de consumo da sociedade, produto de transformações econômicas e sociais.

seus impactos na urbanização. Algumas vezes a renovação de áreas antigas e subutilizadas na cidade, através da incorporação de certos equipamentos urbanos (culturais, serviços, comerciais, residenciais, lazer, empresariais etc), pode ocorrer em locais que passaram por uma consolidação/otimização da estrutura de circulação e transporte. No que concerne ao transporte público e particularmente ao transporte sobre trilhos, o local que muitas vezes possa ser considerado ideal para as intervenções é o entorno das estações metroferroviárias, as quais, inseridas no espaço geográfico, têm uma tendência natural de exercer um papel importante na relação do sistema de transporte com o ambiente urbano, podendo contribuir na implantação de projetos, uma vez que são focos de integração modal e canal de comunicação entre várias áreas urbanas. Por outro lado, a concentração de atividades socioeconômicas no seu entorno, tende a criar um tipo de uso do solo com características mais compactas. Esses aspectos fazem com que as estações se tornem candidatas a pólos de articulação do transporte com o desenvolvimento socioeconômico e elemento importante na estruturação e organização do espaço urbano (BITTENCOURT & BRIZON, s.d.).

Para Zmitrowicz (1997) as estações de transporte surgem nesse processo como pontos de controle e disseminação de fluxos, com influência na disposição das diversas atividades, sobretudo as que estão mais ligadas ao consumo. Quando ocorrem inserções ou substituições dos equipamentos do sistema de transporte e a configuração de novos fluxos na cidade, não apenas os usos e valores do solo se alteram (ZMITROWICZ, op. cit.), como também, paralelamente, um novo arranjo espacial intra-urbano pode vir a ganhar concretude, viabilizando e qualificando algumas áreas urbanas servidas por estações, mais atrativas para alguns investimentos comerciais, de serviços e residenciais. Também para Nigriello (op. cit.) existe uma relação de causalidade e a inserção de uma estrutura, tal como uma estação associada a um sistema de transporte coletivo, consegue ser influente na transformação das atividades urbanas e seus estabelecimentos e na valorização dos imóveis na sua área envolvente.

Considerando-se a dinâmica de desenvolvimento da cidade, existem certos elementos que viabilizam e configuram a produção do espaço urbano e a sua reestruturação. Assim, parece pertinente revisitar conceitos como transporte, acessibilidade, mobilidade e circulação intra-urbana, posto que os mesmos

assumem relevante papel para a compreensão das dinâmicas urbanas atuais, na associação que têm com a renovação de certas áreas na cidade (SILVEIRA & RIBEIRO, 2008). Deve-se destacar que na avaliação do espaço urbano é preciso considerar a viabilidade proporcionada pelos transportes urbanos, mais especificamente o transporte sobre trilhos, não apenas como alternativa de deslocamento, mas como produtor de reconfigurações urbanas, um redesenho das cidades (MAGALHÃES, 2011). Investimentos em transportes urbanos podem vir a viabilizar um maior número de estabelecimentos e uma alteração do conjunto das atividades e do ambiente urbano, como: o aumento da possibilidade para clientes e consumidores acessarem bens e produtos (em especial no setor de comércio e serviços); a renovação de espaços degradados (áreas antes desvalorizadas), com o estímulo ao desenvolvimento de pólos de prestação de serviços no entorno das estações e pelos empreendimentos imobiliários lindeiros aos sistemas de transportes; e a valorização fundiária decorrente da relação direta entre a disponibilidade de infraestrutura e o desenvolvimento econômico. Acrescenta-se ainda o fato de que além de ser condicionante de opções locacionais, um sistema de transportes racionalmente organizado se constitui também em poderoso instrumento de redistribuição de renda e fator de elevação da qualidade de vida, pois são proporcionados ganhos em forma de tempo, segurança e conforto aos usuários (GONÇALVES & PORTUGAL, 2008).

Nesta perspectiva, Silva (2014) chama a atenção para o que ele considera como uma mudança de paradigma sobre a mobilidade urbana, presente na formulação da Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana de 2012, onde o termo "mobilidade urbana" vem substituindo em muitas abordagens o termo "transporte urbano". Segundo o autor, isto torna mais complexo e completo o olhar público sobre as formas de deslocamento e interação urbanos. Para Silva (op cit) há uma proposição, através de uma visão crítica, mas também integradora, na questão da mobilidade, de uma série de tópicos a serem levados em consideração na construção de políticas de mobilidade urbana, onde os meios de transportes são levados em consideração como instrumentos que estejam integrados a uma vivência na cidade mais democrática, inclusiva, eficiente e igualitária. Silva destaca ainda que entre os tópicos a serem considerados como parâmetros propostos para uma "nova" visão e análise da mobilidade urbana, tendo como base de observação a "Política

Nacional de Mobilidade Urbana”, estão concentrados: “1) Processo de Formulação/Ciclo de gestão; 2) Diversificação modal; 3) Conforto para usuário de transporte público; 4) Inclusão social; 5) Qualidade ambiental; 6) Integração com política de uso e ocupação de solo; e 7) Segurança como principal política mobilidade (e não fluidez)” (FLORENTINO, 2011, apud SILVA, 2014).

Padeiro (2007), em um estudo de semelhante natureza, analisa as relações entre a expansão do metrô parisiense nos arredores da capital francesa e o tecido urbano e social do espaço suburbano, destacando o “efeito estruturador” desse meio de transporte, constante dos projetos e dos balanços de investimentos realizados. Não menos importante é a análise realizada por Muller (2004) sobre a relação entre transportes coletivo e morfologia urbana na evolução espacial das metrópoles americanas. Inúmeras também são as experiências recentes relacionadas aos investimentos no espaço envolvente de estações de transporte metroferroviário, destacando-se aí países como Espanha, Portugal, Canadá, Suécia, Holanda e também o Brasil.

É neste âmbito, e considerando que o estudo dos fenômenos urbanos pode ocorrer a partir de vários eixos de investigação, sendo inúmeros os caminhos possíveis para a análise da cidade, que destaca-se o processo de renovação que algumas áreas servidas por estações da linha dois do metrô da cidade do Rio de Janeiro vêm vivenciando nos últimos vinte anos. Faz-se importante compreender a dinamização e valorização e a produção de novos usos e conteúdos urbanos nessas áreas. Ao mesmo tempo é preciso identificar se esse processo pode fornecer alguns subsídios para uma discussão mais ampla, envolvendo cidade e transporte coletivo, permitindo que este último seja repensado não apenas como elemento estruturador do espaço, mas também e principalmente como um instrumento que viabilize uma melhor distribuição de atividades e serviços pela cidade, produzindo um espaço urbano mais coeso e menos desigual sócio-espacialmente.

O conceito de coesão aqui tratado envolve duas importantes dimensões, apontadas por Turco (2010): uma social e outra territorial. A dimensão social diz respeito ao acesso universal aos serviços sociais básicos, educação, saúde, cultura, lazer, onde as políticas públicas que visam incrementar a cobertura e qualidade desses serviços, implicando também a colaboração público-privada, precisam agir sempre no sentido de implementação desta dimensão. A dimensão territorial

refere-se à uma redução de desequilíbrios territoriais, a partir de um planejamento urbano e uma gestão territorial que vise à integração urbana, a eliminação de fatores de discriminação de grupos e áreas urbanas, o melhoramento da qualidade de vida dos bairros e regiões mais desfavorecidos e o aproveitamento de possíveis sinergias. Assim, opõe-se à uma sociedade coesa uma sociedade polarizada espacial e socialmente, que exclui pessoas, grupos ou mesmo territórios (MADEIRA, 1996).

Cabe destacar que não se pretende estabelecer aqui uma relação de preponderância de um fator em relação à outro (circulação e ambiente construído), mas sim compreender a importância dos mesmos, quando vistos em conjunto, para a viabilização e sustentação de um processo de renovação urbana que conduza à um melhor quadro de coesão. A acessibilidade produzida pelos transportes coletivos (concretizada principalmente na forma de estações) é aqui entendida como uma qualidade locacional de estabelecimentos de atividades econômicas, culturais e sociais, indicando a maior ou menor facilidade de alcançar as oportunidades oferecidas, levando em consideração as características do sistema de transporte, a quantidade de estabelecimentos e de atividades que podem ser alcançadas e a sua localização. Caracteriza-se como um processo desenvolvido em certas áreas que, em diversas escalas, se diferenciam das áreas envolventes por concentrarem atividades e funções urbanas diversificadas que podem polarizar a vida coletiva—social, cultural, lúdica, econômica, etc. Podem vir a constituir por isso, espaços importantes na estruturação dos territórios urbanos.

No Brasil a economia pós-plano real, ainda que acompanhada por alguns momentos de crise, vem assegurando uma certa elevação dos padrões de consumo de milhões de pessoas, através da expansão do mercado de trabalho e da melhoria das condições de renda da população. Segundo pesquisa da Fundação Getúlio Vargas (FGV-2011), no período entre 1992 e 2008, as classes A, B, e C² tiveram um incremento de 23%. Apenas ao longo da última década o crescimento da classe C e a migração de pessoas para as classes A e B, ampliaram o mercado consumidor brasileiro em mais de 50 milhões de pessoas, o equivalente a mais de uma

² O levantamento da FGV dividiu as classes econômicas de acordo com a renda familiar mensal, a partir dos dados da PNAD (Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios), a saber: Classe E até R\$ 705,00, Classe D de R\$ 706,00 a R\$ 1.125,00, Classe C de R\$ 1.126,00 a R\$ 4.854,00, Classe B de R\$ 4.855,00 a R\$ 6.329,00 e Classe A a partir de R\$ 6.330,00.

Espanha, aponta o estudo. Na Região Sudeste, o crescimento das classes A, B e C foi de 18% entre 1992 e 2007, sendo que só no Estado do Rio de Janeiro esse percentual foi de 10% para o mesmo período, indica a FGV.

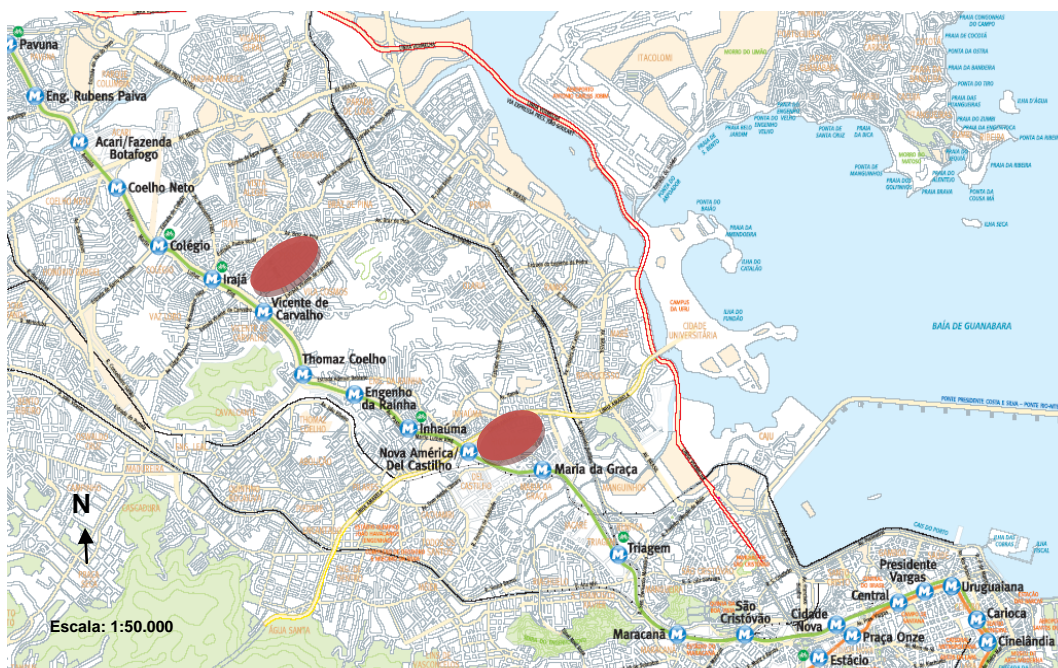
Atentos a essa tendência, diversos setores do mercado buscam novas formas de investimentos, a fim de captarem e satisfazerem essa demanda solvável de “novos consumidores”, amparados por novos códigos e estatutos que regulam e orientam sua atuação na arena do consumo globalizado. Novas estratégias locacionais de grandes grupos econômicos, comerciais e de serviços, influenciam e por vezes podem vir a alterar a dinâmica interna urbana.

Na cidade do Rio de Janeiro, antigas áreas industriais, hoje servidas por estações de metrô, despontam a partir de fins da década de 1990 como áreas especialmente atrativas para o investimento, com a emergência de novos conteúdos urbanos e usos do solo. O projeto metroviário carioca, de acordo com dados da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, foi concebido a partir de duas premissas fundamentais: otimizar a circulação das massas (trabalhadores/consumidores); e disponibilizar novas áreas para investimentos, dotadas de um melhor padrão de acessibilidade intra-urbana, relativizando assim os obstáculos impostos pelo binômio distância-tempo e permitindo estabelecer uma frente interna de recomposição dos investimentos e lucros na cidade, com novas áreas para investimentos. Dados do estudo de viabilidade realizado pelo Consórcio Alemão CCN-HOCTIEF-DECONSULT, mentor do projeto metropolitano carioca do fim da década de 1960, apontam o transporte metroviário como uma operação altamente desejável, principalmente pelo “efeito urbano estruturante” que daí poderia advir. Na linha dois do metrô do Rio de Janeiro, a configuração espacial já existente apresentava dois aspectos principais: uma grande via férrea consolidada, a antiga Rio D’ouro, desativada desde o início da década de 1970, e uma faixa lindeira de considerável densidade populacional, com antigas áreas industriais decadentes e em desuso.


A partir desse caso empírico proposto para esta tese de doutoramento – a linha dois do metrô da cidade do Rio de Janeiro – optamos por um exemplo concreto para discutir esse processo: duas antigas áreas industriais servidas hoje pelas estações de Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho (Mapa 1), que vêm recebendo inúmeros investimentos, principalmente nos setores imobiliário e comercial, os quais

se fizeram sentir de forma mais incisiva a partir do final da década de 1990, estando presentes até os dias atuais.

Mapa 1 – Estações Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho



Fonte: Metrô-Rio (com marcações do autor).

 áreas a serem estudadas

A refuncionalização de áreas antes ocupadas por atividades industriais (aproveitando áreas ociosas e antigas edificações), contíguas às estações metroviárias de Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, foi seguida por uma dinamização com novos pontos de concentração-acumulação e atratividades, em termos de fluxos, serviços, comércio, lazer e condomínios residenciais, contrastando com o cenário de estagnação e desvalorização em outros trechos da linha dois (SILVA, 2008).

Esses exemplos, ainda que não esgotem outros espaços e eixos de valorização na cidade, revelam uma dinâmica espacial urbana relativamente recente na capital fluminense, com a melhoria da infra-estrutura de transporte coletivo atuando como um instrumento na distribuição de equipamentos e serviços pelo espaço urbano, concentrando em torno de algumas estações o máximo possível de atividades e serviços, e não somente como uma solução para o problema dos fluxos de pessoas,

haja vista a renovação e valorização dessas antigas áreas industriais lindeiras ao eixo metroviário. Isso, de certa forma, e num primeiro momento, já indica a necessidade de retomar e buscar novos significados para antigos conceitos relativos à relação entre transporte coletivo e cidade. Não que com isso conceitos anteriores sejam descartados, mesmo porque é muito difícil saber exatamente o que mudou, como, quando e onde mudou. Mas fenômenos urbanos recentes envolvendo o entorno de estações de transportes coletivos trazem consigo a exigência de novas apreensões e metodologias de análise.

Surgem formas alternativas de valorizações de espaços na cidade, renovando certas áreas articuladas a uma estrutura de transporte metropolitano, através de novos serviços, centros comerciais, condomínios residenciais, instituições de ensino superior, pólos gastronômicos, centros de cultura e lazer, torres empresariais e comerciais, polarizando assim novas áreas funcionais e pontos de considerável valorização fundiária, fazendo repensar a relação entre transporte coletivo e espaço urbano. Diante desses fenômenos urbanos recentes no Rio de Janeiro, onde antigas áreas industriais servidas por estações de metrô passaram e ainda passam por um processo de renovação e valorização, somado às tendências e propostas trazidas pela Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, torna-se possível, e mesmo necessário, extrair algumas ideias que ajudem a repensar a relação entre transporte coletivo e cidade, com as estações ajudando na produção de um espaço urbano mais coeso e menos desigual sócio-espacialmente.

Questão central e objetivo da pesquisa

Partindo dos recentes processos envolvendo o sistema de transporte coletivo, pode-se reconhecer uma questão central:

Como os projetos e ações envolvendo o entorno de estações metroferroviárias podem contribuir para a produção de uma cidade mais coesa e menos desigual?

Essa questão central retrata o objetivo geral de estudar a relação entre transporte coletivo e cidade e a contribuição que possa ter na organização de um

espaço urbano contemporâneo menos desigual sócio-espacialmente. Tenta-se para isso centrar a atenção na necessidade de repensar o papel de um dos mais importantes equipamentos do sistema de transporte coletivo: as estações - a partir de processos recentes em cidades que vivenciam a dinamização e valorização do espaço envolvente desses equipamentos, destacando-os cada vez mais na dimensão funcional intraurbana.

Objetiva-se especificamente compreender como o processo de renovação no entorno de estações situadas em antigas áreas industriais urbanas lindeiras à linha dois do metrô carioca (Objeto de Estudo), estaria de alguma forma, além de proporcionar uma reprodução do capital velada pela ideia de realização, consumo, status etc, permitindo um repensar da relação transporte/cidade no Rio de Janeiro, fomentando ideias e ações para uma possível produção de um espaço urbano contemporâneo mais equânime.

Reconhece-se a possibilidade de que a análise desses casos possam não ser suficientes para responder à todas as questões que o tema envolve. Porém, acredita-se também que possa ajudar no levantamento ou aproximação de alguns pontos importantes para se refletir sobre uma possível participação dos transportes coletivos na produção de uma cidade melhor, do ponto de vista da distribuição de serviços, atividades e equipamentos urbanos.

Justificativa

As atividades realizadas na cidade, atuando de forma complementar umas com as outras, requerem uma boa acessibilidade para sua eficácia. Em vista disso, o transporte metroferroviário, além de uma já reconhecida e importante participação na otimização dos movimentos intra-urbanos, pode também propiciar uma distribuição mais adequada de atividades e serviços pela cidade, junto talvez às suas estações e nós, como vêm demonstrando algumas experiências internacionais. Nesta perspectiva, considera-se que a análise aqui proposta justifica-se pelo fato do transporte metroferroviário ter assumido enorme influência nas últimas duas décadas nas políticas e processos que engendram a materialidade urbana, atuando de maneira a viabilizar a relação entre os diversos atores sociais.

Desde a última década do século XX as políticas públicas de transporte urbano de passageiros vêm assumindo um papel primordial na renovação de várias áreas das cidades, com a acessibilidade e mobilidade urbanas sendo compreendidas como elementos primeiros na produção de um espaço urbano menos desigual e mais eficiente, pensamento este corroborado e institucionalizado pela já citada Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012. Isto só vem corroborar a relevância de um estudo que prime por analisar o papel do metrô nesse processo, principalmente numa cidade como é o Rio de Janeiro, onde novas propostas se anunciam ante a realização de eventos mundiais.

Trabalhos sobre transporte no Rio de Janeiro, como os de Noronha Santos (1934) e Josef Barat (1975), nos fornecem, devido às suas riquezas de dados, pistas de um processo complexo. O primeiro foca sua análise nos meios de transporte propriamente ditos, mas explorando pouco os fatores por eles gerados, como circulação e acessibilidade. O segundo prioriza a questão do desenvolvimento metropolitano e da demanda e, ainda que trate da acessibilidade, o faz a partir de um viés técnico. Jorge Schnoor (1975) ao tratar sobre a harmonia do desenvolvimento urbano no Rio de Janeiro em função dos transportes coletivos de massa, apesar de considerar a atuação dos agentes, foca sua análise em questões operacionais e financeiras. Maria Lais Pereira da Silva (1992), em seu trabalho sobre os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro, em muito veio enriquecer a questão, ao priorizar temas políticos e econômicos, mas ainda sem uma referência direta ao espaço. Eduardo Alcântara Vasconcellos (1999, 2000 e 2001) em sua vasta obra sobre transportes urbanos, ressalta aspectos como sistema de circulação, ambiente construído, políticas públicas, acessibilidade e mobilidade urbana, mas pouco menciona sobre as transformações espaciais resultantes. Grotta (2005) prenuncia uma abordagem espacial sobre os transportes públicos, cujo enfoque se faz sobre a atuação reticular dos sistemas de transporte público urbano na Região do ABCD paulista.

É indubitável a qualidade e relevância de todos esses trabalhos, o que faz acreditar que a discussão aqui proposta, sobre o papel das estações de transporte coletivo metroferroviário como importante elemento na renovação e dinamização de certas áreas urbanas, pode vir a contribuir um pouco com a temática.

O estabelecimento de um padrão otimizado de acessibilidade intra-urbana, além de produzir deslocamentos mais rápidos e eficientes, promove, sobretudo, relações e valores, o que nem sempre é considerado no planejamento, mas tem um importante efeito espacial estruturante, viabilizando formas e funções no processo de reestruturação urbana. No entanto, a acessibilidade foi por muito tempo interpretada apenas por seus atributos técnicos, por sinal de grande importância, mas sem considerar seus efeitos espaciais e suas atribuições e utilização em prol da (re)produção do espaço urbano. Por isso, uma análise que considere a acessibilidade apenas como um fator técnico de circulação, encerradas suas funções em si mesma, tornar-se-ia muito limitada, já que são vários os fatores que atuam para que a acessibilidade produza um efeito mais amplo e geral sobre a cidade. Só a partir de uma análise espacial é possível considerar amplamente os processos e atores atuantes e entender a reestruturação e divisão do espaço, podendo até ver-se as intervenções neste domínio como essenciais na produção de uma cidade mais justa, mais competitiva, mais coesa e mais sustentável.

Metodologia de trabalho

Metodologia antes de tudo relaciona-se com a forma pela qual organizamos nosso pensamento, nossas ideias e visões sobre determinado tema ou assunto, do que quase sempre resulta num procedimento metodológico que diz respeito à maneira como iremos operacionalizar esse pensamento, ligando-se assim aos dados, variáveis e informações concretas pelas quais procuraremos dar sentido e concretude àquele pensamento. Na verdade, ambos conceitos não se separam, a não ser por questões didáticas, estando intrinsecamente ligados.

No estudo aqui proposto, interessa a compreensão processual dos fenômenos que contribuíram para a reestruturação de certas áreas urbanas, entendendo que mesmo antes dessa reestruturação já existia um quadro sócio-espacial estabelecido, que passou por transformações e que continua a mudar. Santos (1996) nos diz que em cada momento histórico o lugar tem um papel próprio no processo produtivo, assumindo uma transformação mais ou menos significativa de acordo com o desenvolvimento econômico-sócio-cultural e geográfico, influenciando, assim, em suas características peculiares. O autor nos alerta ainda sobre a importância da dimensão histórica no âmbito da análise,

afirmando que a noção de espaço é inseparável da idéia de tempo (SANTOS, 1997), e que os elementos do espaço variam de acordo com o movimento da história. A essência do espaço é, segundo Santos, social, e ao entendê-lo como uma totalidade, o autor propõe como recurso metodológico a divisão deste para melhor analisá-lo. Assim, ele assevera que os “elementos do espaço” transformam sua função no sistema espacial a cada período histórico e, desta maneira, a dimensão temporal é essencial na análise do espaço. A partir deste princípio parece possível valorizar mais os processos e reconhecer com mais clareza e coerência as transformações espaciais em contexto urbano, como tantos deixaram claro em numerosos trabalhos com vários tipos de alcance, objetivos e abordagem metodológica, e Peter Hall sublinhou na magistral *Cities in Civilization*.

Nesta linha de raciocínio, a delimitação temporal ou periodização é um procedimento que possibilita traçar uma linha evolutiva das mais diversas relações espaciais vivenciadas por certa área ou lugar, como bem assinalam Diniz e Duarte (1983). Mais uma vez recorremos à Santos, segundo o qual,

Períodos são pedaços de tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo. Mas essa interação se faz segundo um controle que assegura uma reprodução ordenada das características gerais, isto é, segundo uma organização. É a falência desta última, açoitada por uma evolução mais brutal de um ou de diversos fatores, que dismantela a harmonia do conjunto, determina a ruptura e permite dizer que se entrou em um novo período (SANTOS, 2003, p. 24).

A área que propomos analisar caracterizou-se até meados da última década do século XX pela presença de antigas formas industriais, tornadas obsoletas e em desuso, sendo algumas destas posteriormente apropriadas e ressignificadas por alguns agentes capitalistas, em prol de uma economia baseada nos serviços e mais flexível. Acreditamos que isto coloca em relevo a questão do espaço, decorrendo daí a importância do estudo do urbano, da intensificação da urbanidade, ou seja, das inúmeras relações possíveis que modificam intensamente o espaço.

Neste sentido, propomos nesse trabalho uma metodologia que privilegie o enfoque processual, com uma periodização que nos permita compreender o antes e o depois, tendo como referência o momento de implantação das estações

metroviárias. Tal procedimento consiste na identificação e análise de fatos e aspectos considerados significativos na evolução histórico-espacial das áreas estudadas, em que podemos considerar dois períodos distintos: um primeiro, anterior à presença das estações metroviárias, caracterizado principalmente pelo processo de declínio das unidades industriais locais e pela implementação do projeto de transporte metroviário em substituição ao transporte rodoviário. Um segundo período vem após a implantação das estações metroviárias e a conformação espacial produzida a partir de então na área envolvente de algumas delas, marcada pelo avanço de uma economia baseada nos serviços, buscando-se analisar especificamente os tipos de atividades que foram instaladas no local (diversificação de usos), a evolução do preço do solo e os grupos sociais que se apropriam dos novos serviços, cabendo também uma verificação do raio de alcance dessas novas atividades e dos valores do solo, a partir da boca das estações.

A análise desses dois momentos (pré e pós estações) ajuda, assim se espera, a compor uma trajetória que auxilia na identificação e compreensão dos processos mais importantes que teriam contribuído para a renovação/regeneração dessas antigas áreas industriais, com a concentração de inúmeros serviços e atividades que as tornam atrativas para investidores e consumidores, com o desenvolvimento mesmo de uma certa atração funcional e simbólica, ainda que muito pontual e concentrada no espaço, mas suficiente para permitir repensar certos aspectos inerentes à relação entre políticas de transportes coletivos e espaço urbano.

As fontes de investigação e coleta de dados são basicamente órgãos e instituições que tratam o tema de forma específica ou outros que contenham dados e informações relevantes para a pesquisa, dentre os quais destacamos: Instituto Pereira Passos, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro, Rio Trilhos, Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, Arquivo Geral da Cidade, Associação Brasileira de Shopping Centers, Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário (ADEMI), Conselho Regional de Corretores de Imóveis (Creci-RJ), Bolsa de Imóveis do Rio de Janeiro (BIB-RIO) e associações comerciais e industriais.

Estudos e análises de trabalhos ligados ao assunto, em variados contextos urbanos mundiais, também farão parte do campo de investigação, além de jornais, revistas científicas e periódicos especializados no tema.

Estruturação

O trabalho apresenta inicialmente um suporte teórico-conceitual que procura fundamentar o estudo. Nesse ponto busca-se reconhecer os principais aspectos que cercam o modelo mais recente de produção da cidade e como os conceitos de coesão, transporte, acessibilidade e circulação têm participado e contribuído em processos recentes de renovação urbana, com o relato de algumas experiências estrangeiras e brasileiras.

Após a abordagem teórico-conceitual apresenta-se uma evolução histórico-urbana dos processos de implementação e do papel dos transportes coletivos no Rio de Janeiro. Seguidamente são apresentados a caracterização da área de estudo e alguns resultados da pesquisa empírica realizada na linha dois do metrô carioca.

Por último, a partir da experiência no Rio de Janeiro, são encaminhadas algumas reflexões/sugestões acerca de alguns aspectos considerados importantes para a realização de projetos e ações no entorno de estações metroferroviárias.

Capítulo 1

As mudanças recentes na produção da cidade e o papel da circulação pelos transportes nessas mudanças

Este capítulo abrange algumas discussões teórico-conceituais que se relacionam de forma bem próxima com a questão e os objetivos desta pesquisa. Trata-se um pouco do atual debate sobre a produção do espaço urbano, num contexto influenciado pela lógica do capital em sua fase mais recente, reconhecendo as transformações por que passam certas áreas urbanas. Aborda-se ainda a questão da desigualdade sócio-espacial e sua relação com os transportes. A ideia de coesão também é tratada numa seção específica. Busca-se compreender também os aspectos mais importantes presentes na relação entre transporte, circulação e uso do solo, e como esses aspectos ganharam nova importância na produção da cidade a partir da década de 1990, com destaque para o papel das estações de transporte rápido, conectando e relacionando áreas, atividades e pessoas. São apresentadas ainda algumas experiências internacionais e do Brasil envolvendo políticas de transporte e uso do solo em processos recentes de renovação urbana.

1.1 - Urbanização e Economia: da cidade industrial à terciarização do urbano sob comando financeiro e orientação para o consumo

A produção da cidade, realizada por inúmeros agentes públicos e privados, busca viabilizar de modo coerente e eficiente a realização da economia, ou seja, da vida material, pelo espaço e pelo tempo. Nesse processo, os lugares considerados como do tempo lento, ou seja, aqueles lugares que por uma razão ou outra não atendem satisfatoriamente às exigências de uma nova ordem sócio-econômica-cultural, são substituídos por novas formas e paisagens, fato este bastante evidenciado através de inúmeras e profundas modificações urbanas observadas no final do século XX e início deste, com uma aceleração do tempo associada à compressão espaço-temporal apontada por Harvey (1992).

Salgueiro (2005) nos lembra que cada época tem um modo específico de experiência do espaço e do tempo e produz tempos (temporalidades) e espaços (espacialidades) nem sempre integrados, porque o tempo mantém vários ritmos e o espaço vários atributos. A cidade, entendida enquanto um conjunto de lugares que são permanentemente apropriados e produzidos pelos grupos sociais, é um produto social, e portanto espacialidade, apropriada pelas práticas sociais na satisfação das necessidades individuais e coletivas.

A ideia de espacialidade é aqui entendida como sendo mais ampla e complexa que a de simples espaço-palco das práticas sociais, buscando compreender como os vários grupos usam e se apropriam do espaço. O espaço-palco, aquele que contém as relações sociais, é permeado por várias espacialidades, entendidas enquanto as próprias relações sociais ganhando forma, movimento e significado, resultantes da apropriação e reprodução daquele espaço, imbuindo-o de sentidos associados aos usos realizados em diferentes espaços por diferentes grupos sociais e num mesmo espaço em diferentes tempos.

Na cidade contemporânea surgem novas formas para viabilizar a reprodução da sociedade, como as torres inteligentes e os centros de convenções, as feiras internacionais, ao lado da informação 24 horas e dos ritmos acelerados, dos shoppings-centers, do espetáculo e do lazer, em novas e antigas áreas urbanas. Nesta cidade acelerada, as acessibilidades tornam-se cada vez mais fundamentais para assegurar a coesão urbana, assim como, numa escala mais ampla, a acessibilidade mundial exige a integração do lugar com as redes de comunicação planetária. No encontro entre ambas escalas, temos a acessibilidade regional e local, relativa as mobilidades e movimentos urbanos com as sinergias decorrentes da proximidade entre empresas, clientes, consumidores, administração pública, condomínios, centros de lazer e serviços etc.

Esse processo nos faz lembrar a afirmação de HARVEY (op cit.), onde o autor destaca que no contexto da acumulação do capital, a fixidez da organização espacial entra em contradição, pois o espaço só pode ser conquistado por meio da produção do espaço. Nesse sentido, Schumpeter (1984) nos alerta para o fato do impulso fundamental que inicia e mantém o movimento da máquina capitalista, decorrer dos novos bens de consumo, dos novos métodos de produção e transporte, dos novos ritmos de relações, dos novos mercados e das novas formas de

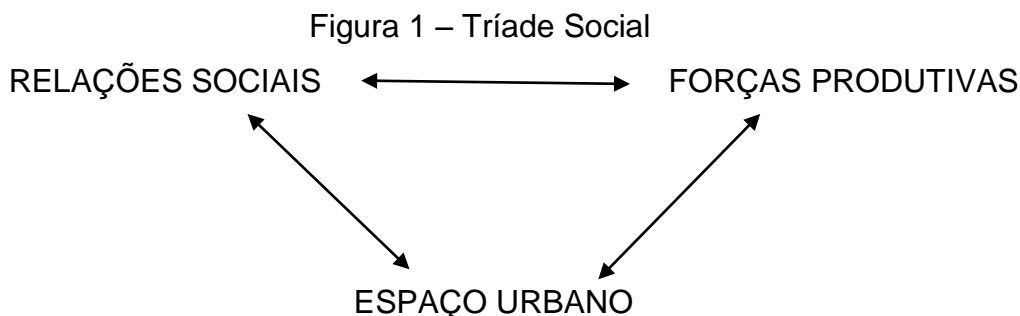
organização industrial. Num processo que é incessante, o capitalismo revoluciona a estrutura econômica a partir de dentro, destruindo a velha e criando uma nova, num processo de “destruição criativa” (SCHUMPETER, op cit). Considerada esta perspectiva, todos os elementos da estratégia de negócios adquirem sua verdadeira significação contra o pano de fundo desse processo e dentro da situação criada, devendo ser vistos em seu papel, segundo Schumpeter, sob o vento perene da “destruição criativa”.

Segundo esta leitura, o lucro, como orientação central do modo de produzir, visando obter vantagens quantificadas a partir de relações de troca, torna-se mais importante que a situação das pessoas, consideradas individual ou coletivamente, contribuindo decisivamente par (re)definir espaços, ideias, grupos sociais, conceitos, leis, relações e consumo.

A cidade, constituída cada vez mais como mercadoria que visa o lucro, evidenciará nos seus intra-espacos as diferentes formas e grupos sociais. Baseada nas relações entre esses grupos, a reprodução da cidade, como lócus de reprodução do lucro a partir de relações sociais redefinidas, se faz por um movimento dialético onde o espaço urbano se reproduz junto com o processo de reprodução do capital.

Oliveira (2001) nos diz que um dos possíveis pano de fundo para compreendermos a produção do espaço urbano é o grau de avanço das forças produtivas e sua interação com as relações sociais³. Ressaltamos, contudo, que o espaço urbano também pode influenciar nessas forças e relações, já que não é apenas um palco, mas também um meio onde elas acontecem, transformam-se e evoluem. A afirmação de Oliveira, juntamente com nossa ressalva, pode ser demonstrada a partir de uma tríade, conforme a figura 1:

³ Forças produtivas são entendidas aqui como todas as forças usadas para controlar ou transformar a Natureza, com vistas à produção de bens materiais, combinando força de trabalho humano com os meios de produção - isto é, instrumentos e objetos de trabalho, tais como tecnologia, incluindo infraestrutura, ferramentas, máquinas, técnicas, materiais, conhecimento técnico e demais recursos. As relações sociais, por seu turno, seriam o modo pelo qual os homens (agentes da produção) se organizam socialmente, dividindo funções e tarefas e utilizando as forças produtivas para a (re)produção da vida.



Fonte: Oiveira (op cit.), com adaptações do autor.

O espaço urbano é produzido, definido e redefinido de forma desigual, determinada a partir da necessidade de realização de determinada ação, seja de produzir, consumir, habitar (CARLOS, op cit.). O cotidiano citadino é influenciado por um processo de produção que completa-se com as relações de mercado, consubstanciado na prática do consumo, onde ocupar um lugar na cidade consiste também em participar de um modo de consumo, haja vista que, como tudo, esse lugar já possui sentido e significado. O consumo está por trás dos muitos sentidos e significados dos lugares, dos signos e símbolos, da política e da religião. CARLOS (op cit.) afirma que o mundo dos homens é cada vez mais o mundo da mercadoria e do que é possível comprar, incluindo aí o próprio espaço. A autora ainda diz:

O uso do solo será disputado pelos vários segmentos da sociedade de forma diferenciada, gerando conflito entre indivíduos e usos. Esses conflitos serão orientados pelo mercado, mediador fundamental das relações que se estabelecem na sociedade capitalista, produzindo um conjunto limitado de escolhas e condições de vida. Portanto, a localização de uma atividade só poderá ser entendida no contexto do espaço urbano como um todo, na articulação da situação relativa dos lugares (CARLOS, op cit., p. 46-47).

Considerando as colocações de Carlos acerca do consumo e do mundo da mercadoria, percebemos um processo cada vez mais crescente e caracterizado pela inserção sistemática da produção do espaço urbano nos circuitos de acumulação capitalista atual, onde o espaço da cidade, além de produto, se torna produtivo na lógica de valorização do capital. Assim, o espaço urbano, no decorrer da evolução capitalista, passou a compor os circuitos de valorização do capital através da mercantilização da terra e, mais recentemente, pela sua inclusão nos circuitos de

reprodução do capital financeiro. A cidade, como um negócio, vem tornando-se cada vez mais um fator estratégico, com uma crescente dependência do capitalismo em relação à produção e consumo do espaço que vem ocorrendo nas últimas décadas. Lefebvre (1999) já parecia sinalizar isso quando disse:

[...] o capitalismo parece esgotar-se. Ele encontrou um novo alento na conquista do espaço, em termos triviais na especulação imobiliária, nas grandes obras (dentro e fora das cidades), na compra e venda do espaço. E isso à escala mundial. (...) A estratégia vai mais longe que a simples venda, pedaço por pedaço, do espaço. Ela não só faz o espaço entrar na produção da mais-valia, como visa uma reorganização completa da produção subordinada aos centros de informação e decisão (LEFEBVRE, 1999, p. 142).

No movimento de passagem da hegemonia do capital industrial para o capital financeiro, este vai se realizar por meio do espaço, isto é, reproduzindo o espaço, como exigência da acumulação continuada do capital. Segundo Carlos (op. cit) esse movimento é caracterizado por uma articulação profunda entre o Estado e os setores econômicos, revelando-se através de políticas urbanas que direcionam o orçamento público para a construção de uma infra-estrutura necessária para que esse processo econômico se realize sem sobressaltos. Para Carlos,

Os termos de reprodução da sociedade no momento se elucidam na produção de um espaço mundializado como realização do capitalismo – no sentido em que o capitalismo necessita superar os momentos de crise da acumulação. Nesse caso, sua reprodução se realiza em direção às novas produções, revelando também um novo papel para o espaço, o que indica o movimento que vai do espaço como condição e meio do processo de reprodução econômica ao momento em que, aliado a esse processo, o espaço, ele próprio, é o elemento da reprodução graças à mudança do papel do solo urbano na economia. Por meio de novas estratégias, como a criação dos fundos de investimentos imobiliários e a produção dos imóveis de escritórios visando ao mercado de locação, o solo urbano deixa de ser elemento de fixidez do investimento e passa a permitir a reprodução do capital financeiro por meio da produção de edifícios de escritórios voltados à realização dos setores modernos da “nova economia” que se instala na metrópole (CARLOS, op cit, p. 306).

Esse processo, por sua vez, revela os conteúdos da urbanização contemporânea em algumas partes do mundo, em que o espaço aparece como condição necessária à reprodução do capital, na direção apontada por Harvey – e

enunciada também por Henri Lefebvre nos anos 1980 – que é a de que a reprodução do capital a partir da década de 1980 realiza-se produzindo um “novo espaço” – o que quer dizer que o capital só pode se realizar em alguns lugares por meio de uma nova estratégia que faz do espaço um elemento produtivo –, momento central a partir do qual a reprodução do capital vai se realizar superando as crises de acumulação.

A reprodução do espaço urbano da metrópole atual sinaliza o momento em que o capital financeiro se realiza também por meio da produção desse “novo espaço” sob a forma de “produto imobiliário” voltado ao mercado de locação, numa estratégia que associa várias frações do capital a partir do atendimento do setor de serviços modernos. Nesse sentido, estabelece-se um movimento de passagem da predominância do capital industrial produtor de mercadorias destinada ao consumo individual (ou produtivo) à preponderância do capital financeiro que produz o espaço como mercadoria e como condição de sua realização. Todavia, convém esclarecer que o espaço-mercadoria, tornado “produto imobiliário”, se transforma numa mercadoria substancialmente diferente daquela produzida até então, pois trata-se agora de uma mercadoria voltada essencialmente ao “consumo produtivo”, isto é, entendido como momento da reprodução do capital financeiro em articulação estreita com o capital industrial (basicamente o setor de construção civil) que, pela mediação do setor imobiliário, transforma o investimento produtivo no espaço, sobrepondo-se e regulando a repartição das atividades e usos.

Fazendo coro as observações de Sanchez (2001), reconhecemos que esse processo atual de produção da cidade é ao mesmo tempo objetivo e subjetivo, sendo parte da nova racionalidade do capitalismo, capaz de potencializar a eficiência econômica e a reestruturação urbana (BOURDIEU, 1998; SANTOS, 2000). O espaço urbano assume novas formas através de representações e imagens adequadas, ressaltando o papel do *City Marketing* como um instrumento muito utilizado nas políticas urbanas. O *City Marketing*, como parte das estratégias atuais para a reprodução capitalista, constrói a imagem da cidade-mercadoria, agindo com o apoio dos governos locais através de processos de reestruturação urbana e da construção de imagens para vendê-la e inseri-la no mercado, embora não se possa garantir que isto seja algo generalizável.

Como mercadoria especial, envolve estratégias especiais de promoção: são produzidas representações que obedecem a uma determinada visão de mundo, são construídas imagens-síntese sobre a cidade e são criados discursos referentes à cidade, encontrando na mídia e nas políticas de *city marketing* importantes instrumentos de difusão e afirmação. As representações do espaço e, baseadas nelas, as imagens-síntese e os discursos sobre as cidades, fazem parte, pela mediação do político, dos processos de intervenção espacial para renovação urbana (SANCHEZ, op cit., p. 33).

Na produção do espaço urbano atual, pressionada por novas exigências de acumulação, operam inúmeros agentes e interesses organizados em diversos campos políticos e arranjos territoriais, que são movidos e fazem mover um mercado para empresas e corporações com interesses localizados, que analisam em detalhes as pequenas diferenças locais para tomar decisões de investimentos. Vários fatores locais são mensurados por órgãos e instituições ligados ao capital financeiro, comercial e de serviços. O mercado imobiliário é beneficiado nesse processo, onde uma crescente mobilidade do capital imobiliário permite maior fluidez no agenciamento de grandes operações localizadas, muitas vezes com apoio de capitais internacionais.

O momento atual é caracterizado por uma transformação no modo como o capital financeiro se realiza na metrópole: a passagem da aplicação do dinheiro do setor produtivo industrial ao setor imobiliário. A mercadoria-espaço mudou de sentido com a mudança da orientação das aplicações financeiras, que produz o espaço como “produto imobiliário”. Esses fatores contribuíram para a emergência das chamadas políticas neoliberais, podendo o inverso também ser verdadeiro, que juntamente com as inovações do setor tecnológico e de comunicações viabilizaram a reestruturação da economia, otimizando o papel do mercado e dos fluxos de diversos capitais. Essa reestruturação econômica afetou as grandes cidades de várias formas, principalmente no que se refere ao surgimento de áreas degradadas e em processo de obsolescência, instalações industriais em desuso, ferrovias inutilizadas, áreas portuárias deterioradas e centros históricos abandonados. Contraditoriamente, é nesse mesmo contexto de reestruturação econômica que vão ganhar importância as ações urbanas de renovação de áreas antigas e obsoletas, bem como as infra-estruturas que lhe dão sustentação, condicionadas às novas

demandas sociais e também às ações de diversos agentes urbanos que adquirem um papel importante nas transformações urbanas, a partir de capitais públicos e privados.

Esse processo, por sua vez, acabou influenciando no modo de ver e produzir a cidade, exigindo uma reformulação metodológica e uma mudança de foco das atuações e intervenções urbanas que vinham sendo conduzidas desde meados do século XX. Nos Estados Unidos e também na Europa ganha vulto um tipo de ação urbana voltada para a revalorização de áreas antigas da cidade, promovendo a renovação urbana de espaços degradados, a exemplo mesmo de algumas ações desenvolvidas na França já em fins da década de 1960, conduzidas pelo Estado.

A renovação de áreas urbanas e as infra-estruturas necessárias para tal, ganham então um importante papel nos processos de reestruturação das cidades, influenciados pelo avanço do setor de serviços, dando corpo assim ao que muitos autores chamariam posteriormente de uma cidade pós-industrial. A renovação urbana⁴ ganha importância estratégica, contribuindo mesmo para uma mudança nas ações urbanas, a partir de intervenções que buscam dialogar com as estruturas pré-existentes, recuperando e renovando antigas áreas urbanas obsoletas e degradadas. Como um dos possíveis processos de atualização e reestruturação das cidades, nem por isso isento de problemas e críticas, pode ocorrer associado com outros tipos de ações, pontuais ou sistêmicas, em escala local ou metropolitana, possibilitando uma difusão mais equânime de atividades e serviços pela cidade, desde que servida de instrumentos e infra-estruturas adequadas e eficazes.

⁴ Ainda que se verifique uma certa confusão quanto ao emprego de terminologias como renovação, revitalização, requalificação e reabilitação, há distinções a fazer entre elas. A renovação urbana denomina o processo de substituição das formas urbanas existentes por outras consideradas modernas. Ela pode ser pontual, geralmente fruto da iniciativa privada, ou difusa, comumente pela ação planejada do Estado, quando abrange uma área ampla e totalmente alterada, inclusive no tocante à sua malha urbana. O termo revitalização é relativamente pouco empregado no universo dos especialistas ligados aos assuntos urbanos, uma vez que sua etimologia sugere uma visão preconceituosa e errônea da área de intervenção. Não é o caso de voltar a dar vida a uma área que estava morta, ainda que seja compreensível que não seja essa a perspectiva de muitos que empregam essa palavra ao se referirem a processos de recuperação de áreas urbanas degradadas. A requalificação urbana engloba processos de alteração em uma área urbana com o fim de conferir-lhe nova função (ou novas funções), diferente(s) daquela(s) pré-existente(s). Fica evidente que uma ação de gestão territorial pode, ao mesmo tempo, ter um caráter de renovação e de requalificação. Já a reabilitação constitui um processo integrado de recuperação de uma área urbana que se pretende salvaguardar, implicando o restauro de edifícios e a revitalização do tecido econômico e social, no sentido de tornar a área atrativa e dinâmica, com boas condições de habitabilidade (DUARTE, 2005).

1.2 - Obsolescência de áreas urbanas e novas perspectivas de renovação

Várias alterações marcaram algumas regiões do mundo a partir da década de 1980, cujo padrão de desenvolvimento estava pautado na produção em massa e no uso elevado de matérias-primas e de bens de consumo. Alguns acontecimentos surgem com o esgotamento do modo de regulação que imperou na economia desde o fim da segunda guerra, com altas de taxas de produção a partir de uma atuação central do Estado. A partir da primeira metade da década de 1970 o capitalismo passa a implementar uma transição para um novo regime de acumulação, sobrepondo-se ao regime anterior. Esse novo momento da reprodução capitalista ficaria conhecido por várias denominações: globalização, economia flexível, pós-fordismo, pós-industrial, pós-moderno ou flexibilização.

O fenômeno da globalização econômica, cultural e social, implicou mudanças na produção e contribuiu para a redefinição de comportamentos, escolhas, valores e também da própria cidade. Para Oatley (1998), uma mudança nas prioridades da política para algumas áreas urbanas tornou-se inevitável. Transformações sociais e espaciais são implementadas no espaço urbano, caracterizando uma redefinição do papel do setor público em inúmeras ações e atividades, inovações organizacionais, novos produtos e serviços, alterações no mundo do trabalho e novos arranjos estruturais urbanos. As cidades tornaram-se cada vez mais alvos de disputas, onde os vários projetos de reestruturação urbana surgem como um meio de adaptação às novas exigências de um mercado e uma cultura global. O grau de competitividade de cada cidade vai depender em boa parte da capacidade inovadora desses novos projetos em reconstituir novos locais onde habitar, consumir, trabalhar e divertir.

Nesse momento também uma certa negatividade é atribuída às antigas áreas industriais urbanas, caracterizadas por paisagens próprias do período fordista, onde o dinamismo e prosperidade do passado muitas vezes compensava a falta de beleza estética desses lugares, quadro este seriamente comprometido num momento de flexibilização da economia. O processo de obsolescência dessas áreas levou ao surgimento de imagens de abandono e vazio funcional, sendo muitas vezes subutilizadas de forma precária, contrapondo-se ao quadro de movimento e dinamismo de um passado recente.

A renovação de antigas áreas urbanas, degradadas ou obsoletas, através da demolição e/ou reaproveitamento de edifícios antigos e a construção de instalações modernas, a par da melhoria das infra-estruturas de transportes e outros equipamentos, buscando suplantar o seu uso ou atender a novos usos e funções, aparece então como estratégica ante um quadro de estagnação econômica, social e espacial, tornando viável o estabelecimento de um quadro reativo, visando suprir uma necessidade cada vez maior de atrair investimentos, imposta pela competitividade urbana.

Queirós (2002) defende que esse processo – registrado através de exemplos empíricos – levanta um conjunto de importantes reflexões:

a) a emergência de algo que se pode resumir numa alteração da paisagem da produção que se torna paisagem de consumo;

b) a flexibilidade (o estilo, a arquitetura, a arte e o *design* urbano) e a noção de “global” substituem a rigidez, a uniformidade, a especificidade e os atributos utilitários, típicos do capitalismo industrial; e

c) no processo de reconstrução de um mundo dito pós-industrial, observa-se a alteração substancial do papel empreendedor do setor público pelo forte envolvimento entre os setores público e privado.

Isso nos leva ao entendimento de que a intervenção em antigas áreas de muitas cidades, que ocorre principalmente a partir do último quartel do século XX, busca atribuir um sentido urbano distinto daquele do período industrial, agora considerado ultrapassado e negativo, substituindo-o por um novo, permeado pelo símbolo de “prosperidade” (“positivo”), próprio do período chamado pós-industrial. Esse novo momento é marcado por mudanças nas concepções de mundo, nas individualidades, nos objetivos de vida e na política urbana. O modo de produção capitalista desenvolve-se através de sucessíveis regimes de acumulação, a partir de graus diferenciados de atuação na regulação econômica e social. Alterações entre modos de regulação normalmente indicam um processo de reestruturação econômico-social e cultural.

Na bibliografia internacional, segundo Vasques (2005), a expressão “*redeveloping brownfields*” é usada comumente para designar antigas áreas industriais desativadas e em desuso que passaram por um processo de refuncionalização. Nos Estados Unidos o termo *brownfield*, que significa “campos

escuro-marrons", é empregado em contraposição ao termo *greenfields* (campos verdes), numa referência voltada mais para as áreas rurais; na França emprega-se mais a expressão *friches (urbaines et industrielles)*; no Reino Unido utiliza-se o termo *derelict land* (terrenos abandonados); na Alemanha se utiliza as palavras *altstandorte* (antigos sítios industriais) e *altlasten* (carga ou peso do passado, herança) (VASQUES, op cit.).

A transição de uma economia baseada fortemente na indústria para uma economia voltada principalmente para os setores de comércio e serviços, ocasionou o fechamento de muitas indústrias, deixando marcas na paisagem na forma de imensas áreas com terrenos e prédios em desuso. Essas áreas nem sempre são antigas indústrias, podendo ser também antigos depósitos, portos, usinas e ferrovias (VASQUES, op cit.).

De um ponto de vista urbanístico e ambiental, isso resultou num conjunto de alternativas potenciais para se repensar as cidades, justificando talvez a prioridade atribuída às ações em áreas de brownfields, por contraponto com as de greenfields. O papel regulador do Estado, sobretudo na Europa, teve grande importância nessas ações. Vasques (op cit.) nos lembra que ganhando novos usos, algumas áreas de brownfields passam a oferecer alguns benefícios, como a criação de empregos e aumento na base de impostos; aproveitamento da capacidade de ação da população, que pode auxiliar no processo de limpeza dos locais, criando, assim, comunidades sustentáveis, atentas ao meio ambiente; revitalização física da área, atraindo pessoas; promoção de investimentos; preservação das áreas verdes, agriculturáveis, reflorestadas, ainda intactas (greenfields), uma vez que o espraiamento urbano (urban sprawl) pode ser diminuído com a reutilização dos brownfields; e, finalmente, elas podem se tornar exemplos de um eficiente uso da infra-estrutura existente.

Algumas áreas de industrialização antigas da Europa foram as primeiras a sentirem necessidade de refuncionalizar seus espaços. França, Alemanha e Reino Unido, devido à mudanças econômicas e diminuição das indústrias tradicionais, logo apresentaram imensas áreas degradadas e obsoletas, em algumas das suas cidades. Vários projetos foram apresentados a fim de recuperarem essas áreas. Segundo Vasques (op cit.), no Reino Unido a ideia inicial foi desenvolver áreas para residências, negócios e atividades que gerassem emprego e renda; na França a

remoção de espaços degradados acabou prevalecendo ante as propostas de reconversão; na Alemanha preferiu-se optar por uma reabilitação ecológica de várias áreas, buscando-se também uma atividade industrial que não trouxesse grandes impactos ao meio ambiente.

Nos Estados Unidos durante a década de 1970 a fuga de indústrias do chamado "*rust belt*" (cinturão do ferrugem), no nordeste e meio oeste do país, em direção ao denominado "*sun belt*" (cinturão do sol), deixou um saldo de imensas áreas industriais em desuso, agravando o quadro de desemprego, migrações e declínio econômico de várias cidades.

Um dos principais fatores utilizados para explicar o surgimento de inúmeras áreas degradadas na cidade vai ser a revolução tecnológica e as mudanças econômicas e sociais, provocando transformações na dinâmica sócio-espacial urbana. Nesse processo inúmeras fábricas vão vivenciar um momento de obsolescência e abandono, produzindo uma paisagem de degradação física e desvalorização, com prédios e terrenos ocupados muitas vezes de forma clandestina (população de rua, vendedores ambulantes, criminosos), num quadro de estagnação econômica.

Sobre isso Sanchez (2001) diz que existe o que se chama de uma *vida útil* ou *ciclo de vida* para os empreendimentos. As fábricas, estações de transporte, via ferroviárias, portos, ficam obsoletos e as vezes encerram suas funções por razões econômicas, déficit tecnológico, questões ambientais e outras. Refuncionalizar muitas vezes tem sido a saída encontrada por agentes públicos e privados, o que, para Evaso (1999) consiste na mudança de uma certa coisa/elemento, dando-lhe um novo uso.

"Tais acomodações requerem, às vezes, adequações por parte do espaço construído: demolições (supressões), reformas (superposições) e acréscimos (acumulações)... As alterações a serem feitas reordenam o conteúdo, atribuindo a cada elemento uma nova posição hierárquica, que é, essencialmente, de cunho funcional" (EVASO, op cit., 34 e 35).

Diversos tipos de refuncionalizações apresentam um conjunto de soluções que podem promover uma renovação urbana de áreas degradadas, o que se dá de acordo com as características locais, onde prédios podem ser demolidos ou reaproveitados e terrenos podem ser limpos e aplainados, de acordo com a

demanda e usos previstos. O setor de serviços, como shoppings, restaurantes, hotéis, escritórios etc, têm tido destaque em inúmeros processos de reabilitação urbana, com a remoção e/ou adequação de prédios, em blocos ou em parte, na forma de condomínios, mas também há casos de projetos residenciais e espaços verdes e de lazer.

O tipo de ação em cada lugar vai depender do uso anterior e também das suas potencialidades, infra-estrutura pré-existente, população local e restrições, o que apontará assim as possíveis intervenções capazes de renovarem o lugar. Com a redefinição dos usos, essas áreas podem atrair novos investimentos, oferecendo uma melhor oferta de empregos, serviços e atividades anteriormente não disponíveis, contribuindo talvez para um quadro urbano mais equânime em termos de acesso à certos serviços e recursos e também um uso mais eficaz da infra-estrutura existente, principalmente a de transporte, que interligaria essas áreas a outros pontos da cidade, permitindo um usufruto dessas atividades e serviços por um número maior de pessoas.

Borja e Castells (1997) defendem que as ações no espaço sejam realizadas de acordo com três escalas principais: local, intermediária e grande. Na escala local, caracterizada por ações pontuais, teria destaque a renovação de edifícios e ruas, produzindo assim áreas de grande acessibilidade e visibilidade. Na escala intermediária atuariam os processos de renovação de áreas degradadas, as quais, segundo os autores, constituem uma "grande oportunidade", devido sua centralidade quase sempre presente, de produzir um desenvolvimento urbano de maior alcance e em escala superior. Neste sentido inúmeras áreas degradadas e em processo de obsolescência têm passado por ações de renovação, considerando-se muitas vezes as características que já possuem no espaço urbano, como centralidade, acessibilidade e funcionalidade, ainda que em decadência, além de possuírem grandes extensões urbanizadas e dotadas de certa infra-estrutura (BORJA, 2001). Quanto a escala grande, os autores apontam os projetos de grande porte, ligados às operações que servem de ligação entre o local e o global. Em todas essas escalas se faz necessário, contudo, uma atuação central, que coordene as ações e deixe explícito o tipo de cidade que se busca, um plano ou esquema geral da cidade (BORJA, CASTELLS, op cit.).

Algumas cidades européias e americanas desenvolveram processos de renovação urbana em áreas degradadas, em sua maioria as que vivenciaram o declínio e saída das atividades industriais. Essas ações foram seguidas por diversos lugares, mas nem por isso ficaram isentas de problemas e críticas.

As intervenções nas cidades americanas de Baltimore e Boston, entre as décadas de 1960 e 1980, marcam o início dessas ações de renovação de áreas urbanas degradadas, edifícios e espaços urbanos antigos, momento este marcado também por movimentos reivindicatórios de direitos civis, principalmente em bairros habitados por uma população de baixa renda, fazendo com que agentes públicos e privados traçassem uma atuação que buscasse ao mesmo tempo reunir a cidade e aproveitar o que já fora investido antes. Vainer (2000) vai criticar esse tipo de ação, que para ele destruiria pensamentos de oposição, ao desenvolver a ideia de "objetivo comum para a cidade". O "espetáculo urbano" foi a forma empregada para a reestruturação urbana, colocada em prática na produção da Baltimore City Fair e também nas intervenções realizadas em Harbor Place, cujas principais ações objetivavam unir a diversidade de etnias, almejando uma imagem da cidade que se buscava promover, mais integrada. A estratégia constituiu numa diversificação de usos e funções e um ecletismo de estilos, aglutinando serviços, entretenimento, atividades comerciais e turísticas, buscando-se o chamado efeito multiplicador ou "sinergia de diversidade". Vários empreendimentos foram implementados como hotéis, espaços de lazer, centro de convenções e de ciência, animação pública dentre outros, que viriam influenciar outras intervenções posteriores.

Este processo vivenciado nas cidades de Baltimore e Boston foi entendido e aceito como a mais recente proposta de desenvolvimento urbano, para combater uma fragmentação excessiva do território, a qual serviria apenas aos interesses de alguns, selecionando áreas para usos específicos e excluindo parcelas "inadequadas" da população, formando ao mesmo tempo espaços isolados e causadores de isolamento (BALBIM, 2005). As novas propostas vinham romper com esses isolamentos, necessitando para isso de um aporte de infraestruturas que garantissem uma integração intra-urbana mais eficaz, onde embora ainda persistindo uma prática voltada para a produção de fragmentos qualificados na cidade, estes teriam agora sua localização relativizada no espaço urbano, possibilitando uma maior captação de usuários dos seus serviços e atividades

(BALBIM, op cit.). É a ideia da integração sobrepondo-se à de exclusão, com novas representações sobre o espaço e os grupos sociais, justificando grandes reconversões de áreas urbanas.

Hall (2002) apresenta três aspectos em que as intervenções em Baltimore eram algo incomum até então: a escala de intervenção era bem maior; apresentava uma maior combinação de atividades e assentava num conceito de reutilização adaptável, com a recuperação de antigas estruturas físicas para novos usos.

As intervenções em Baltimore e Boston foram assimiladas quase que como um receituário por outras cidades no mundo inteiro, onde vão ocorrer processos de renovação urbana, em que se opta por um mix (moradia, serviços, lazer, transporte etc), com aportes financeiros dos governos (local, regional, nacional) e da iniciativa privada, cabendo aos primeiros a instalação da infra-estrutura compatível com os novos usos e à segunda os investimentos nas edificações. Apesar de uma quase uniformização metodológica, existiram algumas diferenças nos procedimentos e no encaminhamento das ações, motivadas por realidades locais (econômicas, culturais, política e tecnológica) e, sobretudo, pelas necessidades e carências de cada contexto urbano, o que ajuda a compreender que alguns projetos não produzissem os efeitos esperados, ou os produzissem parcialmente.

Londres no decorrer do século XIX foi o maior porto do mundo. Entra em decadência a partir da década de 1960 com o advento da tecnologia dos containers, o que se aprofunda com a aposta no novo porto do Tilburny, distante 40km do centro de Londres, marcando definitivamente o fim da função na antiga região das docas. O processo de obsolescência, que correu de 1960 a 1980, gerou uma perda de cerca de 100 mil postos de trabalho (NOBRE, 2000). Depois das experiências americanas, os debates em Londres começaram no fim da década de 1970, buscando implementar a renovação dessa extensa área das docas - com início na conhecida Milha Quadrada de Londres e percorrendo cerca de 8 milhas junto as duas margens do rio Tâmesa - agora devoluta pela rearticulação industrial e portuária.

Em 1980, a região das docas de Londres passa a ser considerada como Área de Desenvolvimento Urbano (UDA), sendo criada em 1981 a London Docklands Development Corporation (LDCC), grupo responsável por conduzir o projeto de desenvolvimento urbano da região. Em 1982 foi delimitada dentro dos limites da UDA a Zona de Empreendimento (EZ). Foram estabelecidas áreas prioritárias pelo

poder público, as quais receberiam novas infra-estruturas e incentivos fiscais, a fim de viabilizar e atrair investimentos, sendo depois vendidas ao setor privado. A renovação urbana então seria efetivada através de propostas específicas do setor privado em pequenos segmentos territoriais.

O planejamento estatal inglês, seguindo o modelo do Battery Park de Nova York, segmentou a região em três áreas: Wapping and Limehouse e Surrey Docks, a leste; Isle of Dogs, no centro; e a Royal Docks, a oeste. Antigos armazéns foram convertidos em residências na área leste. Devido principalmente a sua distância do centro de Londres, a área oeste, mesmo com a presença do aeroporto e de um complexo multifuncional, não recebeu grandes investimentos privados. A Isle of Dogs foi a área que mais recebeu propostas de investimentos comerciais, razão pela qual foi encomendado um projeto específico para esta área, sob coordenação dos arquitetos David Gosling e Gordon Cullen, os quais acabaram divergindo em suas propostas. Gosling buscava um plano que superasse a grande fragmentação local, enquanto Cullen primava pelo desenho urbano e aspectos estéticos, pouco voltado para os aspectos estruturadores do espaço urbano (NOBRE, op cit.).

Apesar das ideias de Cullen terem prevalecido, o projeto serviu apenas para fornecer indicações, sendo realmente efetivado e posto em prática o plano de Edward Hollambry e de um grupo de arquitetos da LDCC. O plano de Hollambry foi criticado por ser extremamente localista, não dialogando e desconsiderando totalmente o contexto urbano geral (NOBRE, op cit.). O plano de Hollambry buscava essencialmente atender aos interesses privados e eliminar o quanto possível as regras quanto ao tamanho e dimensão dos empreendimentos, deixando claro sua postura mercadológica.

Apesar da crítica quanto à sua forte tendência mercadológica, o maior e mais discutido problema do plano de Hollambry foi em relação à falta de um plano relacionado com a circulação urbana e a acessibilidade da área, que apresentava sérios problemas no sistema viário e na oferta de transportes coletivos, não buscando uma integração com as áreas urbanas circundantes. Havia uma demasiada preocupação com as construções locais, o que comprometeria novos investimentos e acarretaria mais custos. Um plano comercial grandioso para as Docklands, mas que carecia de um importante princípio regulador, a circulação e a acessibilidade pelos transportes. Revelou-se, por isso, desvinculado do resto de

Londres, o que trouxe sérios problemas mais tarde, como a falência e fechamento de várias torres comerciais.

Outra experiência de renovação de antigas áreas urbanas ocorreu mais recentemente na região central de Barcelona, na Espanha, com o projeto 22@bcn, o qual previa a transformação do degradado distrito industrial de Poblenou, cuja origem na expansão da cidade nos séculos XVIII e XIX está associada à concentração de unidades industriais do setor têxtil. Uma das principais metas de desenvolvimento da cidade de Barcelona era tornar essa antiga área industrial atrativa para a implantação de novas atividades econômicas. Buscava-se criar uma nova forma de ver a cidade, produzindo uma área mista em termos de usos e com elevada qualidade urbana, que propiciasse a implementação de empresas intensivas em tecnologia e conhecimento. Um dos objetivos principais do projeto era superar a chamada baixa densidade de usos, presentes em áreas industriais tradicionais, implementando uma maior densidade e complexidade, fomentando a interação entre diversos agentes e incentivando economias de aglomeração.

O antigo espaço industrial de Poblenou ocupava uma área em torno de 1,2 milhões m², onde se previa a produção de mais de 3 milhões m² de áreas para as atividades de cultura, comércio, pesquisa, saúde, hotéis e serviços diversos, com a criação de cerca de 100.000 novos postos de trabalho. Juntamente com a legalização das residências já existentes no local, previa-se também a construção de cerca de 4.000 novas unidades habitacionais.

O destino a ser dado às antigas áreas industriais foi motivo de intenso debate em Barcelona no fim da década de 1990, prevalecendo no final as ideias que enxergavam nessas áreas oportunidades para novos investimentos econômicos, voltados agora para uma sociedade do consumo e da informação (LEITE & MARQUES, 2007). Tal proposta exigiu uma nova edição do Plano Geral Metropolitano (PGM) que datava de 1976, conformando assim as ações necessárias para viabilizar as novas atividades. Ao contrário do projeto das Docklands em Londres, foi concebido um Plano Especial de Infra-estruturas (PEI) que possibilitasse os suportes necessários para a transformação desejada, o que implicou numa reorganização total do sistema de circulação, considerada a acessibilidade como um elemento da maior importância do projeto, tendo em vista o grau de abrangência desejado para o mesmo.

Numa ação conjunta entre prefeitura e comunidade local, o novo PGM de 2000 modificou a regulamentação urbanística da antiga área industrial de Poblenou, facilitando a instalação de novas atividades e propondo uma mistura de usos que permitissem a produção de um espaço urbano mais diversificado do ponto de vista das oportunidades de comércio, trabalho, moradia, lazer, ensino e pesquisa e equipamentos diversos. Um dos pontos mais importantes do PGM de 2000, foi a criação de um sistema de transformações flexíveis, ou seja, dando as condições e possibilidades para que os projetos de renovação urbana dialogassem e tivessem também como foco as realidades econômica, social e cultural do entorno. Para isso, permitiu ações em variadas escalas, incentivando a integração entre diversos elementos da identidade local, permitindo diferentes tipos de planos urbanos que se adaptassem às situações distintas e permitindo ajustes aos projetos em seus aspectos funcionais (LEITE & MARQUES, op cit.).

Desde a edição do PGM de 2000, a antiga área industrial de Poblenou tem vivenciado muitas transformações, com a renovação de cerca de metade das antigas instalações industriais, num total de 33 planos de melhoria concluídos até 2007. Algumas das propostas contidas no PGM já foram concluídas e estão operando, como o Espaço de Novas Ocupações, a Agência de Desenvolvimento Local e o Espaço de Empresas Internacionais. É sabido contudo que o processo de renovação da área de Poblenou, ainda que contando com uma reestruturação dos padrões de acessibilidade intra-urbana, está muito focado em pontos de altos investimentos, com as áreas adjacentes timidamente atingidas por essa renovação, restando saber se as ações consumarão um caráter pontual ou se expandirão, conforme foi previsto na concepção inicial do plano.

Todas essas políticas e ações urbanas, particularmente nos casos de renovação urbana de áreas obsoletas e degradadas, constituem uma resposta às transformações ocorridas nos campos econômico, político, social e cultural nas últimas décadas do século XX, as quais valorizam os efeitos do transporte público. Tornar novamente funcionais essas áreas degradadas é ao mesmo tempo uma estratégia de reprodução do capital e também uma oportunidade para se repensar e implementar ações que busquem amenizar um quadro de desigualdade sócio-espacial historicamente presente em várias cidades, através de políticas públicas

que possam intervir nesses e em outros espaços da cidade, conferindo-lhes novos usos e valorizando social e economicamente .

Como a cidade é um espaço complexo em permanente mudança, estas ações de renovação, para que possam atingir um significado espacial mais amplo, dependem de um planejamento que viabilize um melhor aproveitamento sócio-espacial desses processos, desenvolvendo infra-estruturas que confirmem maior sustentabilidade e um uso mais equânime das benesses desses processos de renovação. Nesse sentido é que, a partir dos exemplos citados, reconhecemos dentre as infra-estruturas criadas pelo poder público aquela que talvez possua a maior importância nesses processos: a infra-estrutura de transporte e circulação urbana, entendida como um instrumento que muito além de estruturar e dividir a cidade, gerando e reconvertendo centralidades no conjunto do território, tem nesses processos a possibilidade de engendrar uma produção mais adequada do espaço urbano, no tocante à difusão e ao acesso a bens e serviços, fazendo com que estes sejam alcançados a partir de diferentes pontos.

A renovação de áreas urbanas em conjunto com a melhoria do sistema de transportes, constitui um portfólio de ações e projetos que vem sendo implementado em várias partes do mundo. Projetos de renovação de espaços urbanos têm tratado as intervenções nas infra-estruturas de transporte e de circulação como ações prioritárias. Sobre esta base é que serão desenvolvidas as operações promocionais e infra-estruturais de caráter econômico como, por exemplo, áreas para instalação de empresas do setor de serviços, equipamentos culturais, residenciais, educacionais, de saúde etc.

Efetivada pelos sistemas de transportes coletivos, a política de circulação urbana atua viabilizando, renovando e (re)inserindo áreas da cidade numa nova trama urbana, como parte desse momento da realização do capital financeiro, atribuindo aos transportes um papel mais importante e significativo do que apenas deslocar no espaço urbano, podendo possibilitar também algumas propostas em termos de reestruturação urbana e uma maior equidade sócio-espacial.

1.3 - A ideia de coesão em políticas territoriais recentes

Algumas orientações de natureza político-normativas vêm destacando nos últimos anos a importância da dimensão territorial e das características locais na formulação de políticas públicas, enxergando o território não só como um espaço de suporte às atividades e serviços existentes, mas também como um sistema social e institucional com várias relações, atividades e transações econômicas, culturais e sociais. A respeito disso, Santinha (2014) afirma que os processos sociais e econômicos tomam forma num contexto espacial e estão condicionados por fatores geográficos como a distância/proximidade, a identidade de cada local e também as características físicas (clima, topografia). Segundo o autor, contraria-se, portanto, a lógica que muitos autores defendiam no final do século passado: com o fenômeno da globalização e o advento e a proliferação das tecnologias de informação e comunicação, o espaço deixaria de ser relevante, na medida em que haveria uma perda de importância do acesso a fatores de produção tangíveis, em prol do interesse da disponibilidade de fatores de produção intangíveis, designadamente a informação e o conhecimento.

Para Santinha (op. cit) vem traçando-se já algum tempo um caminho para a adoção do princípio de coesão territorial em agendas políticas, visando um desenvolvimento harmonioso/equilibrado do território, em que a dimensão territorial adquire uma maior preponderância. Exemplo disso percebe-se nas análises dos trabalhos produzidos pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE 2001, 2009, apud SANTINHA, op. cit.) ou pelo Banco Mundial (2009, apud SANTINHA, op. cit.), mostrando como estas instituições, de referência em escala mundial, sublinham a importância de abordagens de base territorial como fatores essenciais na formulação de políticas públicas. No quadro concreto de políticas recentes da Comissão Europeia, por exemplo, esta questão é bastante visível, tendo sido inclusive adotado recentemente o princípio da coesão territorial como um novo caminho para o desenvolvimento do território europeu.

A noção de coesão, conforme ressalta Santinha (op. cit.), advém de um dos conceitos pilares da Política Regional, que ausente do Tratado de Roma (1957), emerge formalmente em 1986, no Ato Único Europeu, fazendo da coesão

econômica e social uma nova competência da União Europeia, com o intuito de se promover o desenvolvimento mais harmonioso do território. Mas é só com o Tratado de Amsterdã (1997), relembra Santinha, que surge pela primeira vez o conceito de coesão territorial num texto oficial. Se é certo que este conceito surge formalmente neste Tratado, não é menos verdade, destaca Santinha, que há quatro episódios institucionais recentes que marcam significativamente a política territorial na Europa: a publicação da Agenda Territorial da União Europeia (primeiro em 2007, e a versão renovada em 2011); o lançamento do Livro Verde sobre a coesão territorial (2008); a inclusão da coesão territorial no Tratado de Lisboa (2009) como 3º pilar de atuação a par da coesão econômica e da coesão social; e o esboço da Estratégia Europa 2020, adotada em 2010, com o intuito de relançar a economia europeia e na qual a coesão territorial surge como um dos principais objetivos a atingir. No âmbito desses episódios, a ideia de coesão territorial apresenta-se com uma espécie de conceito catalisador, a partir do qual diversos valores e políticas buscam gerar práticas discursivas e integradas.

Procurando elevar a importância territorial no seio das políticas, o princípio da coesão territorial surge, no bojo destas orientações, com o intuito generalizado de alcançar o desenvolvimento harmonioso de todos os territórios (ou seja, um desenvolvimento social e econômico mais equilibrado e equitativo), valorizar a sua diversidade e complementaridades, possibilitando à população aproveitar melhor as características existentes em cada território. Ainda que o Livro Verde e a abertura do processo de consulta pública sobre o mesmo busque uma definição para o conceito de coesão territorial, e quais os caminhos possíveis para se alcançar esse princípio, ainda se verifica, de acordo com Santinha (op. cit.), algumas incompletudes relacionadas ao seu conceito (o quê) e à sua operacionalização (como). Esta é, segundo o autor, uma preocupação que vem emergindo nos últimos anos em diversos países, cujas orientações apontam no sentido de adotar este princípio na formulação de políticas públicas. Segundo Pereira e Carranca (2009), importa ter presente a ideia de que o conceito de coesão territorial está, à semelhança dos conceitos de coesão econômica e social, intimamente ligado ao princípio de solidariedade e, nessa medida, visando garantir objetivos de equidade no acesso aos equipamentos, aos serviços, às infraestruturas e ao conhecimento. Não obstante essas indefinições, a ideia de coesão territorial representa uma

possibilidade de discutir as atuais tendências territoriais, e deve ser considerada como um referencial que permite estruturar diferentes valores e culturas, e promover um diálogo intersetorial (TATZBERGER, 2006; SERVILLO, 2010).

Não objetivando fazer aqui uma explanação completa do que vem sendo discutido em torno do conceito de coesão territorial, ciente também de que muito dessa discussão não seja sinônimo de consenso nos meios acadêmico e político, teceremos apenas uma rápida abordagem sobre algumas características que vêm sendo debatidas nesses meios, a partir principalmente dos estudos de Santinha (op. cit.). Esta opção apoia-se no fato de que para esse autor mais do que a procura de uma definição precisa, importa clarificar o seu conteúdo efetivo e funcional, um percurso que também se encontra por trilhar.

Em seus estudos, Santinha defende que apesar de toda indefinição que possa haver em torno do conceito de coesão territorial, faz-se mister uma leitura sistêmica deste corpo teórico e das questões-chave que levanta, permitindo formalizar um conjunto de dimensões analíticas subjacentes ao princípio de coesão territorial, que para ele a princípio seriam três: 1) reconhecer e lidar com a heterogeneidade territorial e a complexidade das dinâmicas territoriais; 2) estabelecer uma organização territorial que promova a intensificação das relações interurbanas e a complementaridade de usos, funções e competências entre áreas urbanas e espaços rurais; e 3) desenvolver intervenções integradas assentes em sistemas de governança territorial.

Acredita-se, conforme preconizado por Santinha, que a percepção destas três dimensões iniciais são pontos de partida fundamentais para uma melhor clarificação do significado de coesão territorial, como também para o estabelecimento de bases para sua operacionalização. Duas preocupações principais acompanham a análise dessas dimensões: por um lado, entender o que caracteriza cada uma delas e de que forma se relacionam com a ideia de coesão; por outro, tentar enquadrar e balizar a análise dessas dimensões numa ótica de intervenção de políticas públicas (SANTINHA, op. cit.).

Sobre a dimensão da heterogeneidade territorial e a complexidade das dinâmicas territoriais importa, num primeiro momento, reconhecer e combater a problemática associada às disparidades territoriais, questão esta que desde cedo se constituiu em uma das principais preocupações inerentes às políticas públicas -

veja-se, por exemplo, o caso da Política de Coesão da União Europeia e a atribuição dos fundos estruturais -, cujas intervenções têm sido, de certa forma, ancoradas no desenvolvimento de estratégias de promoção de justiça social, um princípio normativo associado à equidade ou igualdade de oportunidades (Sen, 2010, apud SANTINHA, op. cit.). A associação do conceito de justiça social a questões territoriais por autores como Lefebvre (1969), Harvey (1973; 1996), Young (1990) e, mais recentemente, Soja (2010) e Fainstein (2010), veio não só contribuir para um aprofundamento da noção de território, que não deve ser encarado simplesmente enquanto objeto inanimado e passivo onde ocorrem processos sociais, como também chamar a atenção para a relação que existe entre esta dimensão e a sociedade. Intervir sobre os territórios torna-se pois crucial se quisermos que sejam mais equitativos, devendo, neste sentido, a distribuição de recursos, serviços, equipamentos e o seu acesso ser considerado um direito humano básico (SANTINHA, op. cit.).

Reconhecer a heterogeneidade territorial implica, assim, também tirar partido da diversidade dos territórios, ou seja, considerar as potencialidades e as fragilidades territoriais diferentes, o que consequentemente se traduz na análise das capacidades (bens, equipamentos, infraestruturas, recursos...) existentes para formular políticas territorialmente diversificadas. Uma perspectiva que tem sido amplamente defendida nos tempos mais recentes é a que procura associar a ideia de que um território que tira partido da sua diversidade (e respectivas singularidades) é um território mais coeso e com maior potencial para se tornar mais competitivo e resiliente (HAMDOUCH; DEPRET; TANGUY, 2011), ou seja, com maior capacidade de se antecipar e se adaptar, face às adversidades e às grandes tendências evolutivas. Santinha (op. cit.) alerta que estamos perante o que na literatura se designa por valorizar o capital territorial, isto é, ser capaz de aproveitar os elementos e equipamentos de que dispõe o território ao nível material, na forma de recursos culturais, bens públicos e a estrutura urbana em geral.

Esta mudança de orientação baseia-se, pois, no pressuposto de que a coesão não decorrerá somente da concentração de recursos comunitários nas áreas menos desenvolvidas, postura tradicional de uma política redistributiva, como resposta a assimetrias locais de desenvolvimento. A melhoria de algumas áreas exige investimento seletivo, qualificador e capaz de valorizar os seus recursos endógenos

(SANTINHA et al., 2009). Por outras palavras, as intervenções públicas devem deixar de ser tendencialmente desenhadas a partir apenas de situações problemáticas, para passarem também a considerar o território e seus equipamentos e elementos enquanto recursos fundamentais para aumentar o leque de oportunidades de quem ali vive ou desenvolve suas atividades, e enquanto fonte de qualidade de vida e bem-estar para as pessoas, e de conhecimento e bom desempenho para as organizações (FERRÃO, 2003).

No que se refere à dimensão da organização territorial, importantes ideias ganham destaque, como: ultrapassar as diferenças de densidade, evitando concentrações excessivas de crescimento e facilitando o acesso aos benefícios proporcionados pelas aglomerações existentes em todos os territórios; melhorar o acesso, através de uma melhor conectividade, aos serviços de interesse geral, de forma social e espacialmente equitativa; eliminar divisões, na medida em que os problemas de conectividade e de concentração só podem ser eficazmente resolvidos com a estreita cooperação entre todos os níveis de intervenientes. Para Santinha (op. cit.) um dos argumentos possíveis seria de que por detrás dessas ideias está associado o conceito de desenvolvimento policêntrico, que têm estado na base de grande parte das políticas de ordenamento do território desta última década, como resposta às persistentes disparidades territoriais verificadas e às discussões em torno do desenvolvimento territorial, que eram dominadas pelo pensamento convencional centro/periferia.

Contudo, mais do que alcançar um desenvolvimento considerado policêntrico, o que se defende é uma organização territorial capaz de encorajar a cooperação, isto é, apta para promover uma maior complementaridade entre as áreas urbanas, de forma a que estas desempenhem um papel estrutural ao criar espaços equilibrados e, ao mesmo tempo, desenvolver possibilidades de acesso à atividades e serviços públicos e privados por parte de grupos sociais menos privilegiados.

Reconhecendo que a noção de desenvolvimento policêntrico introduz no debate uma interpretação mais sofisticada sobre a organização territorial, o que de fato destaca-se agora é a possibilidade de se desenvolver áreas urbanas mais equânimes, seja no seu core ou nas chamadas periferias, aproveitando-se do potencial que muitas destas venham oferecer (MEIJERS; WATERHOUT;

ZONNEVELD, 2007).

Isto faz pensar que a proposta de desenvolvimento policêntrico pode significar muito mais do que a constituição de novas áreas dinâmicas organizadas hierarquicamente entre si. Mais importante e sobrepondo mesmo essa ideia, seria a busca de uma organização do território a partir de áreas com revelado potencial e capacidade de atratividade e desenvolvimento, podendo constituir alguns importantes nós com os quais se criaria uma rede interurbana, cuja integração pode ser intensificada com a constituição de redes de sinergia, cooperação entre áreas urbanas com certos perfis, fomentando a troca de experiências, além de uma possível complementaridade (cooperação entre áreas urbanas com perfis complementares de especialização funcional e produtiva, próximas entre si) (FERRÃO, 1998; MEIJERS et al., op. cit.). Esta troca de experiências e complementaridade podem ser facilitadas por redes de infraestruturas físicas (vias, transportes, circulação) e/ou virtuais (com recurso às tecnologias de informação e comunicação), por intermédio de relações institucionais entre diferentes agentes, via estratégias conjuntas de desenvolvimento.

A partir desta ótica, faculta-se a possibilidade de novos relacionamentos e interdependências funcionais e espaciais, minimizando a velha dicotomia centro/periferia, promovendo uma maior integração e complementaridade territorial urbana (MARQUES, 2003), podendo constituir-se num fator não só integrador, mas também de desenvolvimento para o território.

Quanto à dimensão de governança territorial, vêm associando-se nas duas últimas décadas a ideia de uma articulação mais eficiente, quer entre diferentes níveis de administração (ideia de governança multinível ou de cooperação/coordenação vertical, a que está associado o princípio de subsidiariedade), quer entre entidades/atores do mesmo nível (ideia de cooperação/coordenação horizontal entre diversos atores, incluindo esferas pública, privada e terceiro setor), questões decisivas para a formulação de políticas e construção de estratégias coletivas territoriais (BOTKA, 2009; FEIO; CHORINCAS, 2009; JANIN RIVOLIN, 2010, apud SANTINHA, op. cit.).

Essa discussão, lembra Santinha (op. cit.), vem ganhando algum campo nos meios acadêmico e político, principalmente a partir da década de 1970, sendo na atualidade um fator de peso na definição e implementação de políticas públicas. É

vasta e diferenciada a literatura que discute o tema da governança no campo da política, sociologia e da economia, mas o seu conceito e os contextos onde é aplicado não são consensuais, pelo que não existe, a priori, um mecanismo de governança superior aos demais. Apesar de tudo, há um reconhecimento generalizado de que o termo governança se refere ao desenvolvimento de diferentes formas de atuação, em que a fronteira entre os setores público e privado têm se atenuado (RHODES, 1996; STOKER, 1998).

A difusão dessas ideias cresceu de forma mais significativa a partir do fim da década de 1990. Antes disso, entre o período pós 2ª Guerra Mundial e a década de 1980, vigorou o chamado modelo do "Estado Providência ou de bem-estar", caracterizado principalmente pela ação central do Estado nas atividades econômicas e na amenização de conflitos e produção de arranjos entre grupos sociais, a fim de minimizar algumas desigualdades presentes. A partir do início da década de 1980, surgiram reformas que, de uma forma geral, introduziriam o movimento da chamada Nova Gestão Pública, cujo período de afirmação decorre, sensivelmente, entre 1980 e o final da década de 1990 (HUGHES, 2003; SILVESTRE, 2009). A ideia desse modelo era utilizar conceitos e valores empresariais do setor privado no setor público, tornando-o mais "eficiente" e "competitivo", através, por exemplo, do aumento do recurso a mecanismos tipo mercado, como a contratação externa, e da privatização de empresas públicas (LANE, 2000). Inúmeras foram as críticas apontadas a este movimento, associadas essencialmente à sua crença nas forças do mercado enquanto solução de todos os problemas e enquanto mecanismo capaz de representar o interesse social geral, pelo que se procurou uma nova agenda reformista, de certa forma, já visível na transição para o século 21 (SANTINHA, op. cit.).

Apesar de apresentar alguns pontos de continuidade com a Nova Gestão Pública (realçando os mecanismos de mercado e as parcerias público-privadas como fatores-chave para a reforma administrativa), neste novo período procura-se não enfatizar tanto a importância da competição, mas antes realçar os benefícios da colaboração, designadamente entre Estado, Mercado e Sociedade Civil (NEWMAN, 2002). Esta diferença implica, ainda que potencialmente, alterações na lógica de tomada de decisão e nas relações interinstitucionais, sublinhando-se a necessidade de uma maior e melhor integração horizontal (entre setor público, setor privado e

3º setor) e vertical (entre as administrações central, regional e local e entre quem define as políticas e quem é afetado por suas decisões) (DENHARDT; DENHARDT, 2007).

Esta tendência traz também a possibilidade de abordagens mais articuladas e integradas de várias dimensões setoriais, ou seja, facilita e incentiva a procura de coerência de políticas, também estas baseadas numa visão partilhada sobre um mesmo território. Segundo Santinha (op. cit.), esta ideia de articular, integrar e territorializar as políticas públicas, incorporando a dimensão territorial nas políticas setoriais e articulando estas com as políticas de base territorial, contribui para uma maior sinergia entre diferentes políticas e para a maximização dos seus impactos territoriais, amenizando o fato de as decisões políticas serem tomadas essencialmente de um ponto de vista setorial e de forma desarticulada com as políticas territoriais.

É neste contexto que o território passa a ser considerado o lugar, por excelência, de articulação e racionalidade de políticas públicas (FEIO; CHORINCAS, op. cit.), reforçando a visibilidade, a legitimidade e a eficácia das políticas de base territorial, por um lado, e fomentando a simbiose entre as políticas setoriais sensíveis ao território e entre estas e as políticas de base territorial, por outro, tornando-as mais capazes de sustentar processos de desenvolvimento territorial.

No Brasil, segundo Ruckert (2013), múltiplas frentes governamentais vêm adotando o adjetivo territorial em alguns programas de governo. A abordagem está presente em iniciativas como, por exemplo, a Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), que está em fase de reavaliação e início de uma segunda fase, que visa principalmente torná-la uma política de estado, mudar seu processo de gestão e incluir escalas ausente até então (FERREIRA, 2011a; 2011b). A origem das formulações da PNDR está no Projeto Diretrizes para a Formulação de Políticas de Desenvolvimento Regional e de Ordenação do Território Brasileiro, coordenado pelo Ministério da Integração a partir do primeiro ano do governo Lula (2003).

Algumas dessas políticas de desenvolvimento e ordenação territorial no Brasil têm adotado os paradigmas da experiência da União Europeia (RUCKERT, op. cit.). A segunda fase da PNDR refletiria o aprendizado adquirido do Acordo de Cooperação assinado entre o Ministério da Integração Nacional e a União Europeia no campo do desenvolvimento regional (FERREIRA, op. cit.). Entretanto, tratam-se

de experiências e contextos muito diferenciados o que demarca, antes de tudo, a necessidade de evitar-se a excessiva importação de modelos testados em outras realidades.

O objeto principal da PNDR são as profundas desigualdades de níveis de vida e de oportunidades de desenvolvimento entre unidades territoriais e/ou regionais do país. A PNDR, no entanto, segundo Ruckert (op. cit.), não logrou ainda um consenso político e federativo necessário para promover o salto de qualidade que o enfrentamento da questão requer. Estes termos avaliativos são também da própria Secretaria de Desenvolvimento Regional do Ministério da Integração Nacional (BRASIL, 2012).

Num país de grande dimensão territorial como o Brasil, além da redefinição de sua inserção mundial, defende Ferreira (op. cit.), parece cada vez mais evidente o imperativo de combater desigualdades internas e trabalhar a diversidade como um ativo essencial do modelo de desenvolvimento. E isso nos remete, segundo o autor, obrigatoriamente, à políticas que tenham por eixo a estruturação de iniciativas inovadoras desde a base territorial do país, que contem com o engajamento das diversas forças sociais e políticas das regiões. O sentido maior de uma PNDR, para Ferreira (op. cit.) é, portanto, duplo: de um lado, sustentar uma trajetória de reversão das desigualdades regionais e locais que, à exceção de curtos períodos históricos, não pararam de se ampliar no Brasil; de outro, explorar, com afinco, os potenciais endógenos da magnificamente diversa base regional de desenvolvimento, em conformidade com os fundamentos sociais atuais de uma produção mais diversificada e sofisticada. Contudo, Ruckert (op. cit.) lembra que a adoção de princípios do chamado Novo Regionalismo⁵ e das políticas place-based⁶, apresenta

⁵ Abordagem teórica que apresenta a discussão sobre crescimento econômico e desenvolvimento regional a partir de um novo paradigma de governança e não apenas como um movimento político e econômico. Examina novas formas hierárquicas regionais de concentração econômica decorrentes do processo de reestruturação produtiva e política, que se traduzem particularmente em novas formas de regionalização. O novo regionalismo requer a compreensão sobre a possibilidade de efetividade das ações de intervenção governamental diante das condições específicas de espacialidade de cada região no contexto nacional e mundial, face às respostas específicas de cada espaço aos novos requisitos dos padrões regionais remodelados (KON, 2009).

⁶ O termo significa "Políticas de apoio do desenvolvimento local". O conceito de desenvolvimento local vem sendo elaborado num ambiente de crítica ao fenômeno da exclusão social, que foi agravado pelo processo de globalização. Nesse sentido, o desenvolvimento local pretende ser incluyente e sustentável, na perspectiva de se afirmar como alternativa aos modelos dominantes, que se revelaram concentradores de riqueza e devastadores do meio ambiente. Coerentemente, o conceito de desenvolvimento local tem adotado abordagens multisetoriais, que evitam modelos

uma abordagem de prevalência dos princípios da competição de mercado para lugares que necessitam fortemente da presença do Estado e de recursos nacionais e estaduais. É reconhecido que regiões socialmente reprimidas, economicamente deprimidas e carentes de infraestruturas de toda ordem tem necessidades de apoio de recursos extralocais. Relegar lugares e regiões à sua própria capacidade endógena, nestes casos, pode ser uma estratégia pouco ou nada eficiente. No Brasil, algumas áreas com profundas distorções são resultado de elites que têm usado, secularmente, seus territórios para a produção da exclusão social (RUCKERT, op.cit.).

De certa forma, as políticas urbanas buscam responder igualmente a este campo de preocupações, articulando respostas desde a perspectiva da provisão dos serviços públicos essenciais e da acessibilidade das populações à sua oferta. Por outro lado, a desigual rede que organiza os sistemas urbanos do Brasil é um dos mais evidentes sinais das enormes desigualdades regionais do país. Política Urbana e Política Regional explícitas e valorizadas são indispensáveis num país que se quer menos desigual.

Desta forma, os espaços não incorporados a contento pela dinâmica capitalista justificam a intervenção do Estado, que objetiva a redução das desigualdades sócio-econômicas por meio da criação das condições necessárias ao desenvolvimento das atividades econômicas, inserção digna da população no mercado de trabalho, implantação de infra-estrutura e dos serviços básicos de saúde, educação, cultura, lazer, dentre outros (FERREIRA, op cit.). O fundamento da PNDR reside na oportunidade de que se articulem iniciativas de cunho territorial tendo em vista ampliar os níveis de coesão e integração das estruturas sócio-econômicas espacialmente distribuídas.

As dimensões analíticas descritas nesta seção - heterogeneidade territorial, organização territorial e governança territorial - procuram, em conjunto, contribuir para uma melhor percepção do conceito de coesão territorial, delineando um percurso analítico e normativo para alcançar o desenvolvimento harmonioso de todos os territórios (isto é, diminuir/prevenir as disparidades territoriais, tornando-os

econômicos baseados numa única especialização produtiva do território, considerando, portanto, que a diversidade é um elemento imprescindível à sustentabilidade (PAULA, s.d.).

mais homogêneos internamente e com inter-relações equilibradas), a valorização da sua diversidade e complementaridades e a possibilidade da população tirar o melhor partido das características existentes em cada território, aliada a uma capacidade de interação e cooperação de diferentes agentes e políticas distintas (de base territorial e setoriais (SANTINHA, op. cit.).

Pereira e Carranca (op. cit.) chamam a atenção para o fato de que, num contexto mundial de crise econômica e financeira, onde se acentuam os fenômenos de desemprego, de falências e de deslocalização de atividades econômicas, de pobreza e de exclusão social, a coesão territorial, enquanto uma oportunidade de um equilíbrio nos diferentes territórios, é ainda mais premente para a prossecução de um modelo social que dignifique as condições de vida e de desenvolvimento social, econômico e cultural dos cidadãos. Segundo as autoras, a crise não pode constituir pretexto para ignorar e/ou não respeitar o território, sublinhando-se ainda que a discussão sobre o conceito de coesão territorial, ainda que sem uma definição consensual, por si só já pode proporcionar uma nova visibilidade à relevância de uma cultura territorial, bem como às questões relacionadas com o ordenamento do território e com o papel do planejamento urbano e regional, essenciais à valorização e ao desenvolvimento mais equilibrado dos territórios.

1.4 - Transit-Oriented Development (TOD): perspectivas e possibilidades abertas para a cidade

Embora os princípios que norteiem as idéias do TOD sejam bem mais antigos⁷, é sobretudo a partir da década de 1990 que se constitui uma literatura voltada exclusivamente para essa temática. Fernandes (2011) afirma que com base na literatura disponível, a definição do TOD ainda não se apresenta consensual, assumindo vários contornos dentre os autores que tratam do assunto. Para o autor, o fato de não existir uma definição claramente elucidativa sobre esse conceito acaba gerando diversas interpretações e adaptações sobre o mesmo.

A definição apresentada por Calthorpe (1993) é comumente considerada como a mais aceita dentre os estudiosos do tema. Para Calthorpe, o TOD é um centro

⁷ Alguns autores referem a sua origem associada ao desenvolvimento de bairros de Nova Iorque ao longo das linhas de caminho de ferro elevadas, outros recuam mais no tempo e admitem a gênese do TOD na localidade de Ur associado ao transporte fluvial (CARLTON, 2009, apud FERNANDES, 2011).

misto de elevada densidade residencial, de comércio e de serviços, cujo núcleo, verticalmente integrado e no qual existe uma estação, é facilmente acessível a partir das áreas residenciais próximas (NELSON, 2001, apud FERNANDES, op. cit).

Calthorpe também propõe em seus estudos dois tipos de TOD: urbano e de bairro. O TOD Urbano seria aquele localizado junto ao eixo principal do sistema de transporte da região, onde a localização normalmente segue a distância padrão entre as estações (800 a 1600 metros). Para Calthorpe o TOD Urbano é aquele marcado por uma grande densidade comercial, grandes ofertas de emprego e alta densidade populacional. O TOD de bairro, por sua vez, estaria localizado numa linha considerada local ou alimentadora do eixo principal de transporte (até cerca de 3 milhas de distância), em uma área de moderada densidade populacional, cujo uso residencial normalmente sobrepõe-se ao comercial (FERNANDES, op. cit).

Para o Transit Cooperative Research Program (TCRP) o TOD consiste em parcerias para projetos específicos entre a iniciativa privada e a pública, com um padrão de ocupação denso e diversificado em termos do uso do solo, pontual e impulsionado pela valorização imobiliária em uma dada localidade, comumente relacionado aos nós da infraestrutura de transporte público, que traduz em mais desenvolvimento (TCRP, 2002, apud NETO, 2011). Nesse processo, segundo Neto (op. cit), duas classes de beneficiários e de benefícios decorrentes dos projetos de TOD são descritos pelo TCRP. Os beneficiários seriam os setores público e privado, enquanto os benefícios seriam divididos em primários e secundários⁸. Entre os benefícios destacam-se o desenvolvimento econômico gerado pelo projeto, entendido como um ganho geral para a sociedade com o aumento da renda, além da redução de congestionamentos e dos índices de poluição atmosférica.

LeFaver (1997, apud FERNANDES, op. cit.) entende o TOD como uma abordagem de desenvolvimento que ocorre no raio de um quarto de milha a partir de uma determinada estação, de modo a promover a interação entre o desenvolvimento e esse equipamento de transporte. Assim como o TCRP, LeFaver também afirma que o TOD é um tipo de desenvolvimento estabelecido comumente entre os setores público e privado. Bernick e

⁸ **1) Setor público:** a) **benefícios primários:** incremento do número de passageiros e da receita decorrente do pagamento de tarifas; criação de oportunidades de desenvolvimento de PPPs; revitalização urbana; desenvolvimento econômico; b) **benefícios secundários:** redução do congestionamento e dos seus efeitos – poluição e consumo de combustível; conservação dos espaços livres e redução do espraiamento; aumento do capital social e do envolvimento público; redução das despesas com infraestruturas, notadamente a viária. **2) Setor Privado:** a) **benefícios primários:** incremento do valor do solo e da performance do mercado imobiliário; incremento da oferta de habitação com valores acessíveis; b) **benefícios secundários:** aumento da venda de imóveis; aumento do acesso aos pólos de trabalho; incremento das atividades; redução dos custos de estacionamento (TCRP, 2002, apud NETO, op cit).

Cervero (1997, apud FERNANDES, op. cit.) também entendem que é dentro de aproximadamente um quarto de milha que se desenvolve um projeto de TOD, com uma comunidade compacta de usos mistos, cujo centro é uma estação, podendo incentivar seus usuários a preterirem o veículo privado em favor dos transportes públicos.

Jacobson e Forsyth (2008, apud NETO, op. cit.) definem o TOD como uma estratégia para integração dos investimentos em transporte público e boas práticas de uso do solo, no sentido de se criar ambientes urbanos acessíveis e diversificados em termos de forma e uso, tanto em áreas centrais como em parcelamentos periféricos. Deste modo, o DOT comumente relaciona-se com os conceitos de *Smart Growth*, o que implica o aumento da acessibilidade e da mobilidade de uma dada área a partir da diversidade de modos de transporte e pelo agrupamento diversificado do uso do solo (*clustering*), além de aspectos relativos ao gerenciamento da demanda de transportes (VTPI, 2010, apud NETO, op. cit.).

Entendendo o TOD de uma forma mais simples, Boarnet e Craine (1998, apud FERNANDES, op. cit.), o consideram tão somente como uma prática de desenvolvimentos ou intensificação do uso do solo residencial na proximidade de estações ferroviárias. Still (2002, apud FERNANDES, op. cit.), enxerga o TOD como uma comunidade de uso misto que encoraja as pessoas a viver perto dos serviços de transporte e a diminuir a sua dependência da condução.

Importante também é a colocação de Cervero (2001, apud FERNANDES, op. cit.), para quem a relação entre TOD e Captura de Valor (CV)⁹ se dá quando as oportunidades geradas em função da infraestrutura de transporte e de renovação urbana resultam em acréscimo no valor do solo, podendo ser entendida como a utilidade interna do transporte em razão dos impactos do sistema em uma dada área geográfica, incorrendo em efeitos distributivos.

Neto (op. cit.) assevera que o TOD consiste basicamente em estratégias de planejamento e de ações relativas ao desenho urbano e de planejamento de transportes tratadas de forma integrada, realizadas por meio de políticas ou de instrumentos urbanísticos. Para o autor, parte da implantação dessa estratégia pode ocorrer pelo desenvolvimento de operações conjuntas de transporte, que se baseia

⁹ O conceito de captura de valor (CV) consiste na cobrança pelo Estado de parte da valorização imobiliária induzida nos bens imóveis, respaldado pelo seu papel de empreendedor em alguns projetos, de forma que esse recurso sirva de aporte para a própria obra ou para o financiamento de outros projetos. Assim, trata-se da valorização imobiliária decorrente da realização de um dado investimento no território, devendo ser revertida para a coletividade (NETO, op. cit.).

na parceria entre o ente público, representado comumente pela agência de transporte, e o privado.

Diante dessas múltiplas definições acerca do que seja o TOD é que Fernandes (op. cit.) propõe o que ele chama de elementos-chave do TOD. Para esse autor, já que não existe uma conceituação unívoca, importa mais uma aproximação do raio de atuação do desenvolvimento orientado para os transportes a partir da conjugação de três elementos-chave: diversidade dos usos mistos do solo; elevadas densidades; e desenho das redes de transportes. Uma estratégia baseada assim, segundo Fernandes, nos três D: densidade, diversidade e design.

Os estudos de Fernandes (op. cit.) também ressaltam que o TOD pode ser promotor de diversas vantagens, como: mobilidade, estilo de vida, econômica/ambiental e dinâmicas urbanas. Também são apontadas algumas limitações nos projetos, como: desenho inapropriado de algumas redes, preocupações e temores das comunidades locais, desinteresse dos investidores e dificuldades na obtenção de financiamentos. Lembra o autor que essas vantagens e limitações não podem ser consideradas isoladamente, tampouco se resumirem apenas à esses aspectos. A relação entre essas vantagens e limitações pode ser resumida, sob o ponto de vista econômico, na relação custo-benefício, sendo o sucesso ou insucesso do TOD comumente medido pela maior ou menor preponderância dos benefícios obtidos com sua implantação, relativamente aos custos associados ao processo (NELSON, NILES & HIBSHOOSH, 2001, apud FERNANDES, op. cit.).

Não obstante essas afirmações, acredita-se, fazendo coro às colocações de Fernandes (op. cit.), que o sucesso e valor do TOD não podem ser avaliados apenas pelo viés custo-benefício, ainda que reconhecendo a importância deste aspecto, mas também a partir de outras dimensões e questões, capazes de aferir a globalidade dos efeitos produzido, como disse o autor.

Neste sentido é que defende-se aqui a necessidade de uma integração profunda entre os princípios e questões relativas ao TOD e as questões e princípios relacionados ao tema da coesão territorial, vistos na seção anterior, criando-se assim oportunidades de se atribuir ao transporte coletivo uma atuação mais plena no território, superando as abordagens voltadas majoritariamente para a ofertas de infraestruturas.

Essa tendência vem ganhando força na literatura internacional nos últimos anos, como meio de fomento à superação de acentuadas desigualdades sócio-espaciais e à um modelo mais sustentável de transporte e de cidade.

A integração dos preceitos do TOD aos da coesão territorial pode ajudar no rompimento do padrão estabelecido de ordenamento territorial em alguns países, propondo estratégias que contribuam para a construção de um cenário mais compacto, menos desigual e com um melhor padrão de coesão urbana.

Complementarmente a esta tendência, uma diretriz primeira dessa política integrada refere-se à forma como o transporte coletivo vem sendo entendido desde o fim do século passado, o que abre um leque de possibilidades para se repensar seu papel na cidade, sobre tudo pela idéia de sistema nele contida, a ser vista na próxima seção.

1.5 - Transporte - o que é? o que faz?

Usualmente utiliza-se o termo transporte para designar o deslocamento para o trabalho, escola, para atividades de lazer, compras, o deslocamento de encomendas e cargas diversas e outra gama de fenômenos semelhantes e de evidente importância na vida cotidiana (MAGALHÃES; ARAGÃO; YAMAXHITA, 2014). A preocupação de desenvolver meios para possibilitar esses deslocamentos existe desde a Antiguidade, quando os homens já tinham preocupação com as rotas comerciais, com a marcha dos exércitos, com o provimento de água e outros recursos naturais etc (MUMFORD, 1998). Apesar disso, o desenvolvimento de um campo de estudos exclusivamente voltado para o transporte, com profissionais e estudiosos voltados para o tema, é bastante recente, tendo tido seu início na segunda metade do século XIX.

Na pesquisa em Transporte, segundo Magalhães (2010), uma noção que, historicamente, tem tido uma função estrutural é a de sistema. Diz o autor que diversas definições foram apresentadas por diferentes autores, principalmente no que concerne a composição do sistema de transporte. Dentre essas definições, destaca-se a de Bunge (1979, apud MAGALHÃES, op. cit.), onde afirma que qualquer sistema tem composição definida, ambiente definido e estrutura definida. A

composição do sistema é o conjunto de seus componentes; o ambiente, entendido como o conjunto de itens com os quais ele está conectado; e a estrutura, consideradas as relações entre seus componentes, bem como entre estes e os elementos do ambiente.

Hutchinson (1979, apud GALINDO, 2009), considera que muitos sistemas existem em conjunto com o meio ambiente e não simplesmente dentro dele. Referindo-se especificamente ao sistema de transporte urbano, o autor considera que essa analogia também é válida. Além disso, o autor atesta que à medida que a “compreensão sobre o papel do sistema de transporte aumentou, os fatores inclusos no processo de planejamento de transportes se tornaram mais claros”. Para Hutchinson, o principal desafio na definição de um problema de transporte urbano é a definição da interface sistema-meio ambiente, de onde toda diferença pode soar como arbitrária, segundo ele.

Ceftru (2007, apud GALINDO, op cit.) apresenta o conceito de Ambiente de Transporte como “o conjunto de fenômenos que influenciam e/ou são influenciados pelo transporte”. Essa definição aproxima-se do que Hutchinson chamou de meio ambiente (conjunto de fatores exteriores ao sistema que tanto o influencia quanto é por ele influenciado) . O conceito apresentado em Ceftru também corrobora com a consideração de Hutchinson sobre o sistema de transporte existir em conjunto com o meio ambiente e não simplesmente dentro dele.

Manheim (1979, apud GALINDO, op cit.) considera que o desafio da análise dos sistemas de transporte é intervir sutilmente e deliberadamente na sociedade para usar o transporte efetivamente em coordenação com outras ações públicas e privadas, para alcançar objetivos e metas dessa sociedade. O autor refere-se também ao desafio metodológico dessa análise como a realização de uma análise sistemática em uma situação particular que é válida, prática e relevante e que esclarece os assuntos a serem debatidos.

Owen (1975, apud GALINDO, op cit.) considera o transporte “uma necessária, porém, não suficiente, condição para o desenvolvimento”. Assevera que o desenvolvimento dos outros setores é parcialmente dependente da mobilidade e acessibilidade que o setor de transporte disponibiliza, pelo que critica a falta de análise desse papel preponderante do setor na literatura de então. Para o autor, o

que importa não é saber a importância do setor frete a outros setores, mas saber em que situações sua existência é crucial para o desenvolvimento econômico e social.

Segundo Zmitrowicz (1997), o mundo tem a capacidade de se transformar na medida em que se permitem acessibilidades diversas das existentes, refletindo, inclusive, em mudanças econômicas sobre as propriedades territoriais, de onde decorre que os locais onde haja alterações nas velocidades dos fluxos, tais como pontos de controle, passagem, mudanças de modos de transporte etc, poderiam ser considerados como de condições especialmente favoráveis ao adensamento. Possibilita-se, assim, como já é conhecido desde há muito tempo, o surgimento ou diversificação de atividades, em virtude da comprovada existência de uma relação direta entre o fluxo no espaço público e as atividades nos espaços privados.

Pensando na questão levantada nesta tese, enxergamos que as estações de transportes coletivos, sobretudo as metroferroviárias, podem se constituir em possíveis instrumentos de disseminação de fluxos, influenciando a disposição das atividades no seu entorno, as quais ali possam se localizar,

"...em função da maior facilidade e eficiência dessas interligações, pois necessitam captar, de um lado, as pessoas que formam sua demanda, e de outro, criar oferta trazendo os elementos necessários à sua formação". (ZMITROWICZ, 1997, p. 132).

Talvez por isso, quando ocorrem substituições ou inserções das estruturas de transporte e configuração de novos fluxos, os usos do solo se alteram, conformando não apenas novas disposições, quanto alterando, paralelamente, as estruturas não-físicas (códigos e posturas) que os regulamentam (MACÊDO, 2010).

O transporte como um fator essencial na estruturação e dinâmica urbana, tem assim sua importância elevada conforme se aumenta a complexidade das atividades sócio-econômicas, ou seja, quanto mais se intensificam e se relacionam essas atividades. Kleiman (2011) destaca que o objetivo dos transportes é de, por meio de movimentos, reduzir as distâncias, vencer descontinuidades, sejam físico-geográficas ou econômicas, com deslocamentos rotineiros e superpostos permanentes entre as atividades de produção e consumo. Segundo o autor, a questão dos deslocamentos espaciais nas cidades e metrópoles constitui um dos elementos primordiais da problemática da estruturação urbana.

No espaço intra-urbano, onde a necessidade de continuidade do processo de produção-reprodução é uma constante, existe a necessidade de um elemento de ordem física, a estrutura viária, que conecte todos os pontos entre si. As confluências possíveis do tecido urbano devem ser atendidas pelos meios de transportes, estes os mais diversos: ônibus, carros, trens, bondes, barcas, metrô, bicicleta, pedonal etc. Esses meios podem até acabar influenciando na configuração paisagística dos locais onde atuam, alguns até registrando para os lugares uma certa singularidade, a exemplo de Veneza, com suas gôndolas, e os tuk-tuks, na Índia.

A estrutura viária de uma cidade é ponto crucial nos seus deslocamentos de seus habitantes, sendo a base do sistema de transporte urbano. É esta estrutura que condicionará o funcionamento e operacionalidade entre os diversos pontos do espaço urbano. Dessa forma é notório o fato de que o setor de transporte e seu espaço viário são questões de cunho eminentemente político-estratégico, concebidas a partir de interesses sociais, com o objetivo de atender questões diversas e quase sempre conflitantes. O transporte aparece então como um elemento fundamental na estruturação do espaço urbano, com a reprodução das relações sociais de produção sendo uma condição sine qua non para sua funcionalidade.

O espaço urbano sofre reestruturações à medida que ocorrem mudanças na ordem vigente do modo de produção. Duran (1980) diz que a produção espacial no capitalismo financeiro se dá através de três processos interdependentes:

I) A crescente atuação do setor de construção e imobiliário, que tem a necessidade de projetos de grande escala ou de consumo de muito solo (Shoppings e condomínios residenciais, por exemplo), participação do capital público no encurtamento do ciclo de reprodução do capital e cumplicidade do capital promocional (ligado ao capital financeiro) com o capital industrial (construção);

II) A metropolização baseada numa crescente concentração espacial do terciário (em especial do terciário de caráter decisional ou supervisor), na localização industrial em distritos próprios em áreas cada vez mais periféricas, e na especialização e concentração das distintas atividades urbanas (grandes centros terciários, grandes polígonos industriais, grandes áreas residenciais, grandes centros comerciais etc.) e atividade regionalizada do capital; e

III) A intervenção do Estado no setor habitacional de baixa renda, para garantir a reprodução da força de trabalho e contribuindo para o papel ideológico-consumista da habitação, e em nível de estrutura urbana para garantir a acumulação e circulação do capital de forma mais eficiente.

Os sistemas de transportes são oriundos de relações de produção e troca estabelecidas no corpo social. Martins (1991) nos diz que o volume de deslocamentos, a necessidade dos meios de transporte, as diversas modalidades existentes, a diferenciação da demanda e as características da oferta de transporte num determinado momento histórico, estão condicionados em nível de organização e desenvolvimento das forças produtivas.

Entendido desta maneira, o transporte atuaria concomitantemente na produção do capital e na reprodução social. O capitalismo, objetivando a continuidade do processo de (re)produção sócio-espacial, organiza uma divisão técnico-econômico-social do espaço urbano (LIPIETZ, 1977), ou seja, é fundamental identificar os “espaços luminosos”, como disse Milton Santos (2003), para então comercializá-los. No espaço capitalista, o status quo é reproduzido, em última análise, por essa comercialização-consumo do espaço, mas não somente por ela.

Na estruturação do espaço capitalista o duplo papel dos transportes, viabilizando a produção do capital e a reprodução social, torna possível a continuidade do modo de produção. Martins expõe o seguinte pensamento sobre isso:

Essa dupla dimensão caracteriza uma complementaridade de papéis que viabiliza o espaço para o avanço do modo de produção. Não é coincidência o papel desempenhado pelo transporte ter a mesma natureza do papel desempenhado pelo espaço para o desenvolvimento do modo de produção capitalista: o fenômeno é uno e dialético. (MARTINS, 1991, p. 70).

Além dessa dupla atuação, os transportes também podem agir atribuindo uma escala diferenciada de valores no espaço intra-urbano, selecionando áreas distintas. Essa ação pode ocorrer a partir do estabelecimento de pontos dotados de “facilidades urbanas”, criados a partir de um incremento da acessibilidade, por exemplo. Com a valorização do solo, aumenta-se a extração de mais-valia com sua reprodução. Nessa reprodução desigual no espaço urbano, o transporte de

passageiros tem uma efetiva participação, viabilizando a divisão espacial do trabalho e a segregação sócio-espacial.

Quanto à participação em formas de produção imobiliária e espacial, o sistema de transporte, ao proporcionar acesso, viabiliza a estruturação de um certo espaço especializado. Essa ação conjunta e complementar entre transporte e produção espacial acaba por otimizar a expansão urbana, contribuindo algumas vezes para uma concentração espacial do capital.

Para o mercado imobiliário é imprescindível uma contínua (re)criação de “necessidades” e “valores” para uma demanda determinada, o que enseja um constante e permanente controle espacial metropolitano, a fim de viabilizar o local mais adequado para futuros investimentos, dentro dos “padrões do momento”, ou, se possível, antecipando desejos. Essas “necessidades” concebidas pelo capital imobiliário ou criadas a partir mesmo do consumidor, são revigoradas pelo conflito social e pelas deseconomias de aglomeração (poluição, adensamento urbano, violência, acessibilidade reduzida etc). O Estado então, mas não de forma determinante em todos os lugares, aparece como um elemento-chave nesse processo, corroborando as desigualdades urbanas, atuando através de uma estratégia eficaz na diferenciação de valores da terra urbana: o transporte público.

Muitas vezes o que ocorre, porém, é uma preterição do transporte público a favor do transporte privado. Nesse caso, o maior problema do uso massivo do automóvel reside nas muitas conseqüências negativas para a cidade, como congestionamentos que provocam aumento dos tempos de viagem, aumento do número de acidentes, irritabilidade dos usuários, aumento dos custos das viagens, aumento da contaminação atmosférica, degradação da via, prejuízo ao transporte público realizado junto com o trânsito geral, etc. Eleva-se a necessidade de grandes investimentos de recursos públicos na expansão e manutenção da infra-estrutura viária e dos sistemas de controle do tráfego, em detrimento de outros setores de maior relevância social, como saúde, habitação, educação, etc. Cria-se uma certa desumanização das cidades, associada à uma descaracterização da estrutura física das mesmas, devido à grande área consumida por vias expressas, obras viárias e estacionamento; degradação da vizinhança; espalhamento exagerado das cidades, aumentando os tempos de viagem por todos os modos de transporte; deterioração e esvaziamento das regiões onde tradicionalmente se concentravam as atividades de

comércio, serviços e lazer, e que eram centros de convivência democráticos em virtude do fácil acesso de todas as classes sociais; mudanças nos relacionamentos humanos em virtude do isolamento das pessoas dentro dos carros; dificuldade de locomoção a pé devido às grandes distâncias entre as atividades e à necessidade de travessia de vias com grande movimento; etc.

Gera-se um quadro de ineficiência da cidade, uma vez que se torna muito maior o custo da infra-estrutura (implantação e manutenção do sistema viário e da rede de serviços públicos) nas cidades onde predomina o uso do carro, devido ao grande número de vias expressas e obras viárias (viadutos, pontes, trevos, túneis, etc.) e ao fato de as cidades tornarem-se espalhadas, reduzindo a economia de aglomeração. Dessa forma, nos núcleos urbanos onde é massivo o uso do carro, o custo-cidade aumenta, dificultando normalmente a sustentabilidade econômica, o que significa impostos municipais mais altos, dificuldades no atendimento das necessidades básicas da população no tocante à expansão e manutenção da infra-estrutura e dos serviços públicos e, também, maiores custos de deslocamento em razão das maiores distâncias.

Tudo isso faz pensar que o transporte só pode ser compreendido a partir de outras definições e questões. Uma dessas questões, fundamentais para o estudo dos transportes, é a política de circulação urbana, dada sua importância na dinâmica espacial urbana.

1.6 - Desigualdade sócio-espacial e a questão dos transportes

As discussões envolvendo o tema da exclusão social vêm ganhando maior visibilidade teórica e empírica nas últimas décadas, em decorrência principalmente da “reprodução ampliada” das enormes desigualdades socio-espaciais associadas ao desenvolvimento e afirmação do capitalismo periférico (CARDOSO, 2007). Segundo o autor, a exclusão apresenta-se com relativa frequência – ainda que contraditoriamente – como efeito não esperado de experiências de planejamento urbano, movidas talvez pelo imperativo de (re)criar cidades à luz da ordem, da legalidade, da geometria, da higiene, enfim, da modernidade.

A exclusão social, na condição de realidade urbana (prática), talvez seja mais facilmente identificável do que propriamente enquanto conceito (ideologia), defende Cardoso (op. cit.), não sendo incomum encontrar na literatura técnico-acadêmica

uma estreita vinculação entre os conceitos de exclusão social, pobreza e segregação urbana, sendo estes, em boa medida, apresentados como sinônimos. O significado social representado pelos termos exclusão e pobreza podem até estar intimamente relacionados. O mesmo, todavia, não acontece necessariamente com a idéia de segregação, a qual pode apresentar-se sob várias formas, podendo significar segregação urbana, residencial, espacial, separação de classes, etnias, nacionalidades, entre outras, cabendo relativizações, as quais podem gerar imprecisões conceituais (CARDOSO, op. cit.). No campo das ciências sociais, o fenômeno da segregação é normalmente entendido como uma forma de dissociação que se realiza quando unidades similares, obedecendo ao mesmo impulso, se concentram, distanciando-se, ao mesmo tempo, de outras unidades consideradas diferentes ou divergentes. Essa separação ou distância social e física pode advir de fatores biológicos e sociais: etnia, riqueza, educação, sexualidade, religião, profissão, nacionalidade, entre outros.

Ainda que a segregação urbana seja considerada como algo socialmente negativo, no sentido de marginalizar ou afastar do acesso à determinados recursos e serviços, pode ela em alguns casos resultar de opções individuais ou coletivas, sem contudo invalidar a ideia de Castells (2000), ao dizer que a segregação urbana expressa uma tendência à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade social entre elas, entendendo-se essa disparidade não só em termos de diferença como também de hierarquia. Villaça (1998), porém, relativiza essa suposta homogeneidade interna. Considerando o processo de favelização em “bairros nobres”, entende o autor que tal segregação manifesta-se de forma voluntária ou involuntária, sendo a primeira relacionada à iniciativa individual de buscar viver com indivíduos da mesma classe social, como em “condomínios fechados”, por exemplo, e a segunda, associada à impossibilidade de um indivíduo ou família residir – ou continuar residindo – em um determinado local da cidade, em função de razões variadas. Para Mendonça (2002, apud CARDOSO, op. cit.), ocorrendo de maneira involuntária, “como a prática deliberada de relegar uma fração da população a áreas apartadas” pode-se talvez estabelecer uma relação direta, mas não sinonimizada entre segregação, exclusão e pobreza.

A exclusão social, por sua vez, aponta Cardoso (op. cit.), é um conceito que encerra maior abrangência e complexidade, sendo imbuído inclusive das noções de segregação e pobreza. Maricato (1996) estabelece uma relação direta, porém hierarquizada entre situações de exclusão social, segregação e pobreza. Diz a autora:

“A segregação ambiental não é somente uma das faces mais importantes da exclusão social, mas parte ativa e importante dela. À dificuldade de acesso aos serviços e infra-estrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos etc.) somam-se menores oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menores oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer. A lista é interminável.” [...] “A exclusão social não é passível de mensuração, mas pode ser caracterizada por indicadores como a informalidade, a irregularidade, a ilegalidade, a pobreza, a baixa escolaridade, o oficioso, a raça, o sexo, a origem e, sobretudo, a ausência da cidadania” (MARICATO, op. cit., p. 56-57).

Villaça (2011) defende a ideia de que nenhum aspecto da sociedade brasileira poderá ser jamais explicado/compreendido se não for considerada a enorme desigualdade econômica, social e de poder político que ocorre em nossa sociedade. O maior problema do Brasil, segundo ele, não é a pobreza, mas a desigualdade sócio-espacial e a injustiça a ela associada. Disto decorre, segundo Villaça, a importância da segregação na análise do espaço urbano de nossas metrópoles, pois a segregação é a mais importante manifestação espacial-urbana da desigualdade que impera em nossa sociedade. No caso das metrópoles brasileiras, a segregação urbana tem uma outra característica, condizente com nossa desigualdade: o enorme desnível que existe entre o espaço urbano dos mais ricos e o dos mais pobres. Transferido para o campo do urbano, a premissa dada passa a ter o seguinte enunciado: nenhum aspecto do espaço urbano brasileiro poderá ser jamais explicado/compreendido se não forem consideradas as especificidades da segregação social e econômica que caracteriza nossas metrópoles, cidades grandes e médias (VILLAÇA, op. cit.).

Kowarick e Campanário (1994) acreditam que no caso brasileiro, o caráter excludente do desenvolvimento industrializado tardio se expressa principalmente nos grandes aglomerados urbanos, em especial, nas regiões metropolitanas, cenário

em que “se processam as lutas e os embates sócioeconômicos e políticos fundamentais para a efetiva superação da porção subdesenvolvida da sociedade brasileira. Tais desequilíbrios, segundo Cardoso (op. cit.), embora reproduzidos amplamente na América Latina e acirrados ao longo do século XX, em face da expansão do capitalismo periférico, transcendem os marcos do capitalismo, uma vez que carregam heranças que remontam ao período colonial e a contextos regionais mercantis de acentuados e recorrentes processos de concentração de riqueza e poder. Sobre isso Wanderley diz:

“... a questão social fundante, que permanece vigindo sob formas variáveis nesses 500 anos do descobrimento a nossos dias, centra-se nas extremas desigualdades e injustiças que reinam na estrutura social dos países latino-americanos, resultantes dos modos de desenvolvimento, que se formaram em cada sociedade nacional e na região em seu complexo. Ela se funda nos conteúdos e formas assimétricos assumidos pelas relações sociais, em suas múltiplas dimensões econômicas, políticas, culturais, religiosas, com acento na concentração de poder e de riqueza de classes e setores sociais dominantes e na pobreza generalizada de outras classes e setores sociais que constituem as maiorias populacionais, cujos impactos alcançam todas as dimensões da vida social, do cotidiano às determinações estruturais” (WANDERLEY, 2000, p. 58).

Esse padrão de (sub)desenvolvimento, associado à manutenção de extremas desigualdades socioespaciais urbanas, suscita, de acordo com Cardoso (op. cit.), questões relevantes para a compreensão dos processos de (re)construção do espaço das cidades brasileiras e para desejáveis correções de rumo: Os países periféricos estariam fadados a reproduzir indefinidamente toda a sorte de desequilíbrios e iniquidades? As grandes aglomerações urbanas estão condenadas a ser o locus da pobreza e da exclusão? E, por fim, o autor, parafraseando Rolnik (2002), diz: “é possível alguma política urbana contra a exclusão?”

Villaça (2011), sobre isto, diz que nos últimos anos alguns importantes aspectos vêm ganhando espaço no estudo sobre segregação urbana, significando um certo avanço em relação à maioria dos estudos brasileiros atuais sobre o tema. Dentre estes aspectos, segundo o autor, destaca-se aquele que procura abordar a segregação não mais por bairro, mas por *região geral da cidade*. Essa abordagem, para Villaça, traz um enorme potencial explicativo muito maior que o da segregação por bairro, considerando que permite seu relacionamento com toda a estrutura urbana, ao focalizar a inter-relação entre a produção do espaço urbano como um

todo, com a segregação das residências dos mais ricos (e, por oposição, a dos mais pobres) e com a segregação dos seus locais de emprego e serviços. Os estudos tradicionais da segregação (como os da sociologia urbana americana entre as décadas de 1950 e 1970), e alguns produzidos no Brasil, diz Villaça, não mostram objetivamente (às vezes, nem implicitamente) as relações entre, de um lado, a segregação e o restante da estrutura urbana, e, de outro, suas relações com os demais aspectos da totalidade social, ou seja, com seus aspectos econômicos, sociais e infra-estruturais. Uma das vantagens que o estudo da segregação por região da cidade pode apresentar para a compreensão da estrutura urbana, refere-se ao fato de que ele faz aflorar novas possíveis abordagens sobre a segregação, problematizando e ampliando seu conceito (VILLAÇA, op. cit.). É o caso do sistema de transporte e sua relação com os deslocamentos espaciais e o controle do tempo.

Para Villaça (op. cit.), ao falarmos dos deslocamentos da população, estamos falando do tempo. A otimização dos tempos gastos no deslocamento espacial (tempo) dos moradores das cidades é um dos mais importantes fatores explicativos da organização do espaço urbano e do papel desse na conformação social que se processa por meio dele.

Os tempos gastos pelos habitantes das cidades em seus deslocamentos espaciais há muitas décadas vêm sendo objeto de pesquisas desenvolvidas pelas engenharias de transporte e tráfego. São pesquisas que investigam os deslocamentos da população entre os locais de moradia e de trabalho, compras, ensino etc., e ainda as razões desses deslocamentos (VILLAÇA, op. cit.). Em São Paulo, essas pesquisas vêm sendo feitas decenalmente pela Companhia do Metrô, há mais de quatro décadas. São as chamadas Pesquisas de Origem e Destino (OD). As pesquisas OD partem de um espaço urbano dado, e mesmo quando baseadas em projeções das transformações do espaço urbano, essas se fazem a partir de tendências históricas de comportamento do mercado, especialmente o mercado imobiliário. A partir daí, avaliam os mais diversos deslocamentos territoriais da população (incluindo os a pé) segundo os meios de transporte utilizados e os motivos dos deslocamentos (trabalhar, ir às compras, estudar etc).

Para Villaça (op. cit.), embora as mais importantes viagens urbanas sejam as que ligam os locais de moradia aos locais de trabalho, há outras viagens - típicas

das pesquisas OD - também importantes, como: as viagens moradia-escola, moradia-compras e serviços, moradia-lazer. Entretanto, a importância dessas outras viagens para os mais ricos é muito diferente do que o é para os mais pobres. Diz Villaça:

Tal como entre os mais ricos, também entre os mais pobres o deslocamento moradia-emprego envolve tanto o deslocamento do marido como o da mulher. Mas a semelhança para por aí. Entre os mais pobres, é maior o número de trabalhadores por família, pois o número de adolescentes que trabalha é maior que nas famílias ricas. Por isso, seus deslocamentos, além de mais numerosos, são também mais penosos. Isso produz um grande impacto sobre a família mais pobre, especialmente sobre a economia familiar e sobre a saúde dos seus membros (cansaço e redução das horas de sono, por exemplo). Para os mais pobres, é pequeno o peso dos deslocamentos motivados pelo destino das crianças. Essas evidentemente pouco vão à aula de natação, música, judô ou balé. Vão com a mãe para alguma creche ou escola que, por sorte, possa haver perto do emprego da mãe, ou ficam em casa (com a avó ou com alguma vizinha), ou vão a pé à escola próxima. Além disso, os deslocamentos entre moradia-comércio e moradia-serviços (shopping centers, academias, parques, diversões, cinemas, restaurantes, bancos, salões de beleza, pet-shops etc.) são muito maiores entre os mais ricos do que entre os mais pobres. Portanto, para os mais ricos, além dos deslocamentos moradia-trabalho, há vários outros também importantes, embora não tanto quanto esses. Para os mais pobres, nem tanto (VILLAÇA, op. cit., p. 22).

Destaca-se ainda, de acordo com Villaça, no tocante aos deslocamentos urbanos, que os mais pobres não são penalizados somente pela estrutura espacial urbana que produz os locais de origem e destino de suas viagens. São também muito penalizados por outros fatores associados aos deslocamentos espaciais, especialmente a propriedade e o uso de veículos privados e ainda pelos sistemas viário e de transportes, que no Brasil, sabidamente, sempre privilegiaram os mais ricos, concorrendo para uma apropriação desigual dos espaços da cidade.

Que a cidade no Brasil foi e está estruturada em função do automóvel, isso é fato, mas devemos ampliar nossas considerações levando em conta o papel de agentes que promovem esse espaço para a utilização desse meio de transporte privado, em contraposição ao uso pelo transporte coletivo público (PEREIRA, 2007). Essas questões, segundo a autora, precisam permear as discussões sobre a influência do automóvel no espaço urbano, já que não é simplesmente um mero aumento do número de veículos privados, mas toda uma lógica que permeia a estruturação e reestruturação desse espaço que serve ao automóvel, que segrega

os segmentos da população, que propicia a concentração de uso das infra-estruturas e equipamentos coletivos.

O peso das obras urbanas referentes a transporte - tempo de deslocamento - é enorme. No Brasil, nossos governantes conferem uma escandalosa prioridade às obras voltadas para o transporte privado individual, em detrimento do transporte coletivo público. Em qualquer metrópole brasileira, o sistema viário da área de concentração dos mais ricos é muito melhor e maior que no restante da cidade. No Rio, enquanto 90% da população é atendida por um péssimo serviço de trens suburbanos e ônibus, o metrô já está em Ipanema e em breve chegará ao Leblon e à Barra da Tijuca. Em São Paulo, são gastos bilhões de dólares em rodovias, túneis e via expressas, enquanto sua Região Metropolitana tem um metrô menor que o de Santiago do Chile (onde a construção do metrô é caríssima pela necessidade de proteção contra terremotos), e cuja população da Região Metropolitana é um quarto da de São Paulo (VILLAÇA, op. cit., p. 22-23).

O controle do tempo de deslocamento é uma das forças mais poderosas que atuam sobre a produção do espaço urbano como um todo, ou seja, sobre a forma de distribuição da população e seus locais de trabalho, estudo, serviços, lazer etc. (VILLAÇA, op. cit.). Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo. Daí decorre a grande disputa social em torno da produção do espaço urbano e a importância do sistema de transporte como elemento da estrutura urbana, como um serviço urbano que interfere na produção do ambiente construído e pode estabelecer uma relação com o processo de segregação sócio-espacial e espoliação urbana (PINHEIRO, 1993b), influenciando na mobilidade social de determinados grupos populacionais (PEGORETTI & SANCHES, s.d.).

Dessa forma, a percepção do transporte precisa ultrapassar um entendimento que o vê somente como uma questão técnica de engenharia, evoluindo para uma questão e discussão social, econômica, cultural e política; parte de uma problemática urbana mais ampla (PINHEIRO, 1993a), podendo inclusive ser usado como elemento capaz de minimizar a segregação espacial na cidade (PEGORETTI & SANCHES, op. cit.), contribuindo para um melhor quadro de coesão urbana.

Diante desse contexto, a acessibilidade às atividades, equipamentos e aos serviços urbanos merece atenção especial, pois está diretamente relacionada ao aspecto sócio-espacial e, conseqüentemente, à qualidade de vida da população,

podendo mitigar as condições de barreiras enfrentadas pelos menos privilegiados no espaço urbano.

Existem grandes desafios a serem enfrentados, não só na área técnica, incluindo o transporte na pauta de estudos pela riqueza dos problemas a serem analisados, como também na área social, pelo impacto que a visão limitada do papel dos transportes tem nas condições de vida da população. Assim, o transporte deve ser considerado como um problema eminentemente social, requerendo portanto um mínimo de dedicação dos técnicos e do governo para garantir condições de segurança, confiabilidade, conforto e equidade de acesso aos serviços e deslocamentos (VASCONCELLOS, 1997).

É consenso em vários países que o transporte urbano deve ser tratado com relevância, pois possibilita a massa populacional suprir não só suas necessidades de deslocamento, mas ter acesso à atividades, serviços e equipamentos urbanos. E isso não deve ser considerado de forma diferenciada para a população urbana, nem rural, visto que o sistema de transporte pode ser usado para combater a segregação espacial, favorecer a inclusão ao espaço urbano e manter a vida social e cultural de forma menos desigual e mais coesa.

Ressaltam Pegoretti & Sanches (op. cit.), que para isso é necessário, no entanto, uma nova postura por parte de técnicos, de estudiosos e do governo em relação à referida problemática, através de um processo mais inclusivo e equitativo de oportunidades, como garantia do simples direito à cidade e à cidadania, coadunando-se assim com as recentes ideias de coesão nas políticas territoriais urbanas.

1.7 - A política de circulação urbana

Harvey (1982) nos diz que a cidade é um ambiente construído por estruturas físicas que visam dar sustentabilidade ao processo de desenvolvimento. É importante ressaltar, porém, que a cidade não é algo inerte, estando permanentemente sujeita a um processo de (re)construção e submetida a paradigmas econômicos. Harvey prossegue dizendo que o ambiente construído é um vasto sistema de recursos criados pelo homem, compreendendo valores de uso encrustados no meio físico e que podem ser utilizados para produção, troca e consumo.

Dear e Scott (1981, p. 10) numa abordagem voltada para o transporte, dizem:

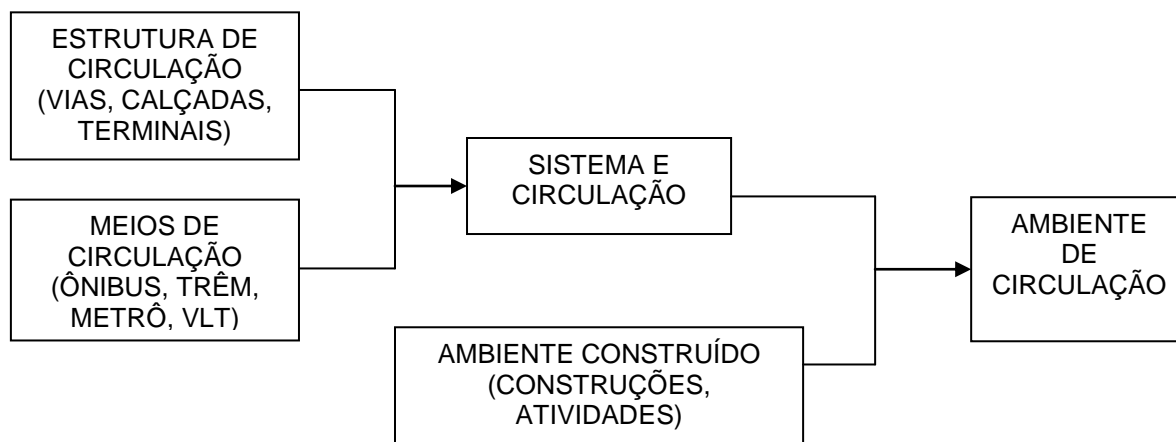
Em cada cidade se materializa um sistema espacial complexo, compreendendo uma montagem interdependente das áreas funcionais (privadas e públicas). Estas podem ser denominadas tanto como espaço de produção (no qual ocorre um processo de acumulação) ou de reprodução (no qual ocorre a recuperação da força de trabalho). Ambos os espaços são mediados por um terceiro espaço, dedicado às necessidades da circulação.

A interação existente entre o espaço de circulação e os espaços de produção e reprodução é fundamental para a compreensão da estrutura urbana. No desenrolar da análise sempre tendemos a uma separação desses espaços. Porém, é estritamente necessário que tenhamos sempre em mente que essa separação é algo inexistente, uma representação, pois todas essas estruturas estão interligadas, são unas, só podendo ser compreendidas a partir dessa unicidade, sendo muitas vezes empregada uma separação apenas por questões didáticas ou de facilidade para o aprofundamento da análise de cada uma.

O ambiente construído engloba as estruturas de produção, reprodução e circulação. A quase totalidade do processo de produção se dá nas atividades econômicas (comércio, serviços, lazer, indústria, informação etc). A reprodução pode ocorrer nas esferas social, cultural e biológica. O lar aparece como principal local desse processo. Os serviços de saúde, educação, lazer e os eventos sociais e políticos, também participam da reprodução.

A circulação diz respeito aos movimentos de pessoas, ideias e produtos, realizados por vias públicas, vias férreas, vias aéreas, calçadas, terminais, oceanos e mares, internet etc. Para Vasconcellos (2001) a estrutura de circulação é o suporte físico da circulação propriamente dita, seja a pé ou por meio de veículos (ônibus, trem, barcas, carro ou metrô), que são chamados “meios de circulação”. Para o autor a combinação entre a estrutura e os meios de circulação constitui o “sistema de circulação”. A circulação termina, pois, por intermediar a relação entre as atividades desenvolvidas no espaço intra-urbano. Vasconcellos (op. cit.) diz que essa combinação entre sistema de circulação e ambiente construído resulta o que ele chama de “ambiente de circulação”. A figura 2 exemplifica essa definição:

Figura 2 – Ambiente de Circulação



Fonte: Vasconcellos, 2001.

Castells (1983) defende que os movimentos entre as estruturas de produção e reprodução podem ser vistos como uma “expressão concreta” das leis sociais que condicionam as trocas e relações entre os agentes, onde *a circulação é vista como expressão dos fluxos de um aglomerado urbano e um fator primordial para sua reprodução*. O mesmo autor salienta:

Com efeito, quanto mais as unidades urbanas aumentam de dimensão e complexidade, mais as relações internas tomam importância, pois nenhum setor pode bastar-se a si mesmo, e a dinâmica do aglomerado só se realiza ao nível de seu conjunto (CASTELLS, op cit., p. 275).

O sistema de circulação intra-urbano precisa então ser compreendido como expressão de um processo mais amplo, o qual engloba as trocas entre os atores do espaço urbano. É importante entender o que circula e por que circula. Nesse contexto, analisar o sistema de circulação, e por conseguinte o de transporte, exige uma reflexão sobre as ações conjuntas dos agentes estruturantes do espaço urbano, onde tais sistemas podem ser produtos (fatores) e causas, ou seja, resultam e contribuem para um espaço concebido previamente. Para uma adequada compreensão da relação entre transporte e reprodução do espaço urbano torna-se fundamental uma análise dos processos de produção e reprodução social.

No espaço urbano, devido as características (re)produtivas de suas atividades, torna-se necessário que as pessoas se refaçam periodicamente, tanto física como

psicologicamente. Advém daí o papel importante do processo de reprodução social. Para que tal processo se concretize, é necessário a realização de diversas funções, tais como as de consumo, onde as pessoas adquirem serviços e produtos, cujo efeito ou duração tem tempo pré-determinado. Comumente esse consumo se dá de acordo com o nível de renda, características sócio-cultural e política das pessoas. Preteceile (1981) nos diz que além da importância das relações econômicas para a reprodução do mundo do trabalho, outras relações sociais são também importantes, especialmente aquelas ligadas à família, à religião e à escola.

Nesse contexto, é importante ter em mente a ideia de que essas necessidades, através das quais as pessoas, consciente ou inconsciente, engendram sua reprodução social, são influenciadas por aspectos políticos e sócio-econômicos, os quais variam ao longo da história, não sendo, pois, atitudes de cunho unicamente natural ou biológico. Assim, as necessidades de transportes também diferem, dependendo da localidade em que se inscrevem e do tempo em que ocorrem.

Seguindo esta linha de pensamento, é possível compreender que a prestação de serviços de cunho social, não deve ser vista *apenas* como uma forma de satisfação de necessidades biológicas do ser humano. No setor de transporte, qualquer incremento que venha ocorrer, seja quantitativo ou qualitativo, não vem apenas com intenção de atender aspectos de satisfação “natural” das pessoas, mas também fatores ligados aos paradigmas da sociedade onde vivem. De fato, o ser humano tem necessidades biológicas como alimentar-se, beber água, fazer sexo, dormir e se aquecer. Já muitos outros tipos de “necessidades” são concebidas e introduzidas através de um aparato sócio-educativo-propagandista, cuja satisfação dependerá de fatores sócio-cultural-econômicos das pessoas, satisfação esta que virá algumas vezes através da aquisição de bens e serviços, como automóveis e transportes públicos. No desenrolar da história social do homem essas “necessidades” podem se transformar dando lugar a outras, assim como os meios de satisfazê-las também podem se alterar, inclusive o transporte. O metrô é um meio de transporte que exemplifica bem essa questão. Com o advento da sociedade industrial, a expansão horizontal das cidades e a incorporação de pontos cada vez mais distantes entre si no espaço urbano, esse meio de transporte surge como fator primordial (SILVA, 2008).

Retomando a questão das necessidades, percebemos que o deslocamento aparece assim como uma dessas “necessidades” criadas pelo processo produtivo. Admitindo-se que qualquer necessidade deva ser atendida pela produção, o deslocamento torna-se um ponto da produção material, o que nos faz entender que um eficaz sistema de circulação é peça chave no processo de reprodução do espaço urbano, uma vez que aparece como satisfação da “necessidade” por deslocamento.

Para realização das diversas atividades, o processo de reprodução necessita de uma certa mobilidade física (VASCONCELLOS, op. cit.). Segundo o autor, dentro da dinâmica funcional de um sistema de circulação intra-urbano, as pessoas exercem ações conectadas numa teia espaço-temporal, a qual ganha concretude na estruturação física do espaço urbano.

Planejar o espaço urbano é uma atitude racional e metódica que procura definir tipos de uso do solo, ligados a fatores como serviços, habitação, indústria etc. Em virtude disso, essa esfera da produção espacial é marcada por conflitos e embates entre os diversos atores sociais. O planejamento urbano talvez seja uma das atividades mais complexas e abrangentes no processo de estruturação da cidade. Não faremos aqui uma discussão profunda sobre o seu significado e natureza, mas queremos destacar que é um processo com alto grau de interferência na organização do espaço urbano, prevendo a produção de sistemas viários, habitação, pólos comerciais, transportes etc. Nesse sentido, entendemos o ato de planejar o espaço urbano como uma atividade que dista - e muito - da “neutralidade”, constituindo-se num processo de cunho necessariamente político e com efeitos econômicos, cuja ação seletiva viabiliza a superação de entraves para a reprodução.

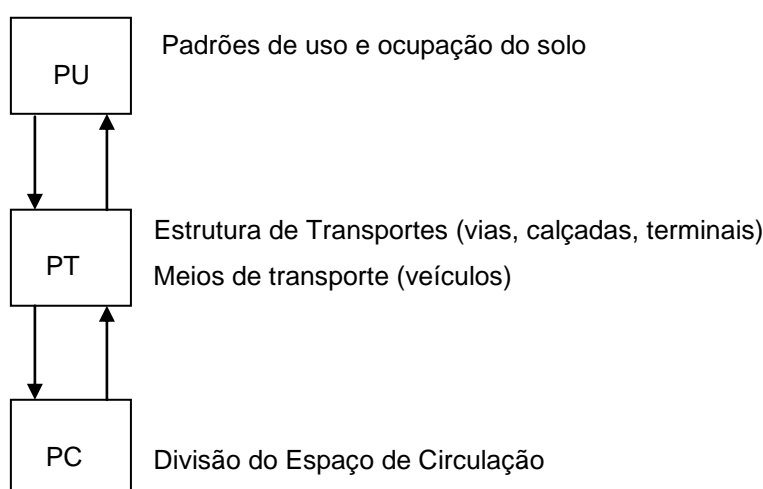
Subjacente a esse processo encontramos o planejamento dos transportes, através do qual será concebido e desenvolvido um sistema com a finalidade de deslocar pessoas e produtos de maneira eficaz, bem como também ser uma resposta para antecipar processos e desejos, dentro de um sistema produtivo e reprodutivo estabelecido.

Em um terceiro nível está o que alguns autores chamam de planejamento da circulação, cujo objetivo é definir de que maneira o espaço livre para circulação será utilizado, o que implica a definição de esquemas e prioridades. Essa tarefa é desenvolvida pela engenharia de tráfego, que procura através de projetos otimizar o fluxo de pessoas a partir de critérios técnicos, mas também sociais e econômicos.

Ressalta-se, contudo, que desde a década de 1990 a atuação tecnocrata vem operando em conjunto com perspectivas mais flexíveis e de multiuso.

Embora esses três níveis de abrangência sejam vistos de uma maneira hierarquizada, com o quadro decrescente a partir do planejamento urbano, há uma clara inter-relação entre essas três atividades de ordenamento, onde a análise isolada de cada uma pode não responder à certas questões, sendo preciso enxergá-las de forma intimamente relacionadas. A necessidade por serviços de transportes surge na medida em que o planejamento urbano interfere na modalidade do uso do solo, o que interfere na geração de viagens e deslocamentos. A figura 3 ilustra o que dissemos sobre planejamento urbano (PU), planejamento de transporte (PT) e planejamento da circulação (PC):

Figura 3 – Instrumentos de Planejamento



Fonte: Vasconcellos, 2001.

A localização torna-se condição fundamental para toda atividade social, seja ela técnica, econômica ou cultural. Tais localizações não são permanentes, elas se tornam obsoletas se não acompanharem as mutabilidades do processo de produção do espaço urbano onde se inserem. Isso mais uma vez nos leva ao pensamento de Zmitrowicz (1997), pelo qual acessibilidades novas e diversas podem mudar o mundo, em virtude, conforme já dito, da comprovada existência de uma relação direta entre o fluxo no espaço público e as atividades no espaço privado (ZMITROWICZ, op. cit.), sinalizando a forte relação entre transporte e o uso do solo na cidade.

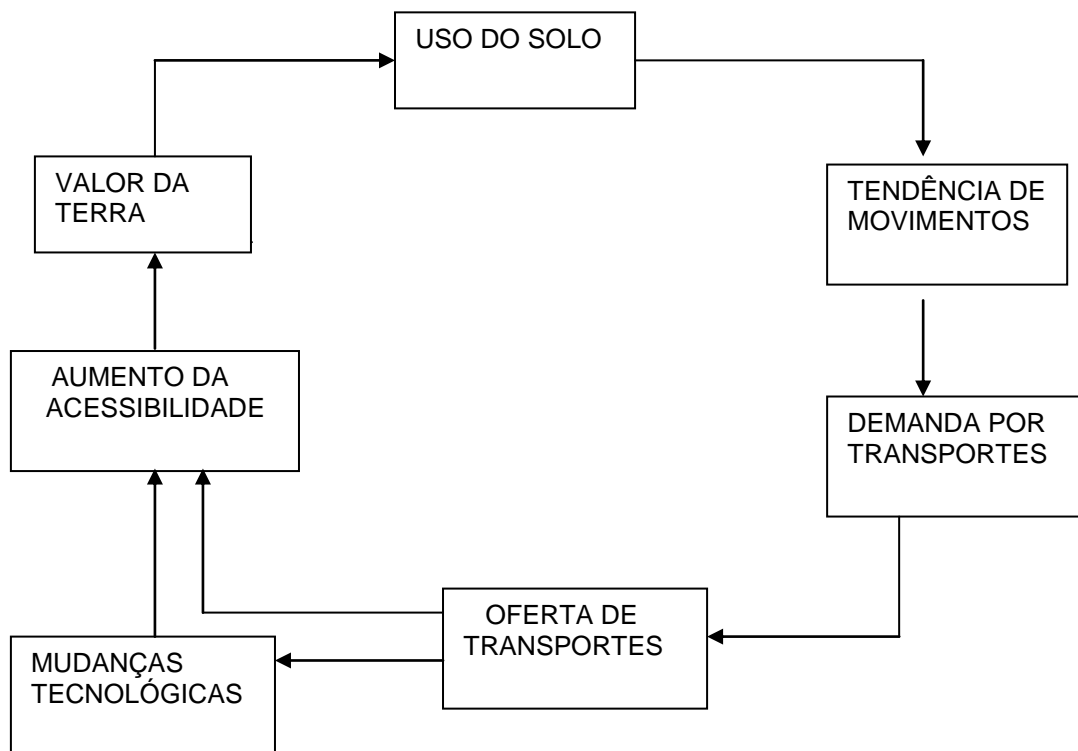
1.8 - Uso do solo urbano e transporte

A relação entre uso do solo urbano e sistema de transporte possui indubitavelmente uma forte dimensão sócio-espacial. A análise da cidade requer o estudo da organização interna do espaço urbano como um sistema complexo no qual coexiste o serviço de transporte. Neste sentido, é primordial considerar uso do solo e transporte como componentes de um sistema, onde nenhuma variável do processo totalizante se basta a si mesmo, estando todas ligadas às normas do jogo do qual participam. A coesão desse sistema será maior tão quanto o for o grau de dependência entre as variáveis que o compõe, mantendo sua organização e natureza relacional. A cidade estruturada como um sistema possui como um de seus propósitos, o mais amplo talvez, viabilizar um conjunto de relações e proporcionar uma certa qualidade de vida, através da criação de acessos ao trabalho, estudo, habitação, lazer, serviços etc, ocasionando movimentos e interações sócio-espaciais.

Um grande desafio a ser enfrentado por quem estuda as cidades, bem como a complexidade de fatores que influenciam seu funcionamento e a vida das pessoas, é, segundo Santos (2007), compreender a relação que se dá entre o uso do solo, ou seja, a distribuição das atividades no território, e o transporte, e daí apontar caminhos para novas soluções aos problemas urbanos.

Nas cidades, ainda que em algumas possa haver mais mistura ou mais separação de usos, essa relação ocorre comumente em virtude do caráter de complementaridade existentes entre os diversos tipos de uso do solo instituídos, os quais, isoladamente, significam muito pouco no processo de reprodução do espaço urbano, advindo daí a geração de movimentos e sua realização pelo sistema de transportes. A figura 4 nos mostra uma proposta dessa relação entre o uso do solo e os transportes.

Figura 4 – Relação entre Uso do Solo e Transporte



Fonte: Centro de Estudo em Logística-COPPEAD-UFRJ, [s.d].

Von Thünen desenvolveu em 1826 o que é considerado como a primeira teoria econômica que interliga a localização das atividades urbanas aos custos de transporte, que ficou conhecida como a "Teoria da Localização". Bem mais tarde, já no século XX, Christaller desenvolveu a "Teoria do Lugar Central", pela qual foi preconizado que as atividades econômicas se distribuem pelo espaço em função de sua influência sobre a demanda, estabelecendo-se numa área regulada pelos custos de acesso dos consumidores aos fornecedores. Até este momento a questão dos transportes era compreendida e pensada somente em relação ao seu desempenho operacional, voltada basicamente para satisfação da demanda.

O foco específico na relação entre transporte e uso do solo é tratado também por Mitchell e Rapkin, que em 1954 defendem que diferentes fluxos de transporte são gerados em virtude de diferentes usos do solo. No início da década de 1960 ocorre um outro grande avanço nessa questão, quando Wingo e Perloff afirmam que

os sistemas de transporte também influenciam no uso do solo, havendo, na verdade, uma relação de interdependência entre ambos. Wingo criticou o que ele chamou de uma superficialidade matemática das soluções, bem como suas consequências para as cidades, exigindo depois ações remediadoras dos efeitos dos sistemas de transportes pensados isoladamente (SANTOS, 2007). Essa interdependência entre transporte e uso do solo é considerada e usada cada vez mais na elaboração de políticas de transporte urbano atualmente, como veremos em alguns casos mais adiante.

Farret (1984) nos diz que a influência de um sistema de transporte sobre o uso do solo pode ser definida como toda alteração provocada na estrutura urbana oriunda de intervenções no sistema de transporte. A acessibilidade, assim, atua como um importante elemento na estruturação das cidades. De um modo geral, isso se explica porque os fluxos, inerentes ao funcionamento das atividades, percorrem e são direcionados por meio dos componentes estruturais e espaciais; no momento em que se os identifica, tornam-se reconhecidas as estruturas que os sustentam e que atuam como elementos transformadores do espaço (MACÊDO, 2010).

Morlok (1978, apud GALINDO, op cit.) diz que o transporte possui uma estreita relação com o estilo de vida, a variedade e localização de atividades produtivas e de lazer e bens e serviços disponíveis para consumo. Esse autor ainda explicita que em princípio é impossível diferenciar completamente o que é causa e o que é efeito na relação entre o transporte e as outras atividades.

Hanson (1995, apud GALINDO, op cit.) refere-se à uma espécie de relação simbiótica entre transporte e uso do solo. Para a autora, a acessibilidade de um lugar tem impacto sobre o valor do solo e, portanto, de seu uso, da mesma forma que a localização do lugar dentro da rede de transporte determina sua acessibilidade. Assim, para ela, o sistema de transporte molda o padrão de uso do solo no longo prazo, enquanto no curto prazo o uso do solo auxilia a moldar os padrões de viagem.

Banister e Berechman (2000, apud GALINDO, op cit.) consideram como desenvolvimento econômico a mudança em termos de oportunidade econômica resultante da melhoria da acessibilidade pelos transportes, que é capitalizada na forma de um grande uso de fatores de insumo, produção expandida ou aumento do bem-estar. Os autores defendem que os principais objetivos dos investimentos em

transportes devem ser identificar situações em que os fatores econômicos, sociais, ambientais e eqüitativos apontem para a mesma direção. Banister e Berechman acreditam ser este um desafio político, relacionado a investimentos em oportunidades que conduzam ao desenvolvimento econômico com distribuição mais eqüitativa de atividades, serviços e benefícios ambientais.

Banister e Berechman (op cit.) apresentam uma visão modificada da estrutura tradicional dos efeitos dos investimentos em infra-estrutura de transporte, por entenderem a necessidade de corrigir alguns entendimentos. A nova estrutura proposta por eles relaciona o crescimento econômico gerado por investimentos em transporte com a presença de externalidades alocativas. Para os autores a redistribuição espacial de atividades e serviços também pode levar ao crescimento econômico e social, sendo prioridade para os projetos. Eles afirmam que o ponto chave é o entendimento de que os benefícios de um projeto de investimentos sem a presença de externalidades alocativas na economia local, ficam restringidos aos benefícios relacionados ao transporte propriamente dito ou acessibilidade.

Banister e Berechman (op cit.) consideram ainda que as decisões de investimentos em infra-estrutura de transporte não são isoladas e que, portanto, a sua natureza, incluindo seu lugar na rede, é uma das condições necessárias a ser considerada. Os autores reafirmam que investimentos de capital em transportes, não necessariamente geram benefícios de crescimento econômico e social, ou seja, o benefício primordial desse tipo de investimento é a melhoria na acessibilidade, e os outros benefícios emanam desse principal.

1.9 - Acessibilidade e mobilidade

Acessibilidade é um conceito que encontra várias definições, a partir de atores e trabalhos com distintos enfoques. Hansen é considerado como um dos primeiros a definir de forma sistemática o termo acessibilidade, no ano de 1959, definição esta ainda bastante usada no planejamento urbano. Para o autor, a acessibilidade é entendida como potencial de oportunidades de interação, uma medida da distribuição espacial das atividades em relação a um ponto, ajustadas à habilidade e desejo das pessoas ou firmas em superar a separação espacial (in SALES FILHO, 1996).

Na concepção de Ingram (1971) a acessibilidade é compreendida como característica de uma área com relação à superação de uma fricção que se verifica espacialmente. Para Davidson (1977) esta fricção leva em consideração as características do sistema de transporte, a atratividade de cada área e o custo percebido para realização da viagem, podendo ser um fator determinante na distribuição de atividades numa dada área. Raia Jr. (2000) sobre essa ideia de acessibilidade como esforço para superar uma separação espacial, assevera que a acessibilidade viabiliza o acesso dos indivíduos aos locais de emprego, lazer, estudos, consumo, equipamentos públicos etc, e é função tanto do sistema de transportes quanto do uso do solo.

A definição proposta por Jones (1981) acrescenta que a acessibilidade está relacionada à oportunidade que um indivíduo em uma dada localização possui em tomar parte em uma atividade particular ou conjunto de atividades, a depender da localização espacial das oportunidades em relação à localização do indivíduo.

Tagore e Sikdar (1995), sobre acessibilidade, afirmam que esta constitui-se de dois aspectos principais: a localização dos pontos que se pretende alcançar numa área e as características da rede de transportes que une os pontos de origem e destino, considerando ainda a localização da população residente e a intensidade das atividades econômicas.

Kleiman (2011) apresenta a ideia de acessibilidade como sendo a capacidade que um lugar tem de ser alcançado a partir de outros lugares com diferentes localizações geográficas e configurações sociais. Em outras palavras, a acessibilidade seria a qualidade de deslocar-se de um ponto ou de uma área sem ou com redução de barreiras na comunicação dos componentes de um sistema espacial (CASTIELLO; SCIPPACEROLA, 1998, apud KLEIMAN, op cit.).

Para Lima Neto (1982, apud CUNHA; MAIA; NETO, 2004), a acessibilidade é tida como um índice de qualidade locacional de atividades, indicando a maior ou menor facilidade de alcançar as oportunidades oferecidas, levando em consideração as características do sistema de transporte, a quantidade de atividades que podem ser alcançadas e a localização dessas atividades.

Vasconcellos (2001) defende que a acessibilidade remete aos instrumentos físicos que possibilitam a efetivação de deslocamentos, garantindo que os lugares dentro do espaço urbano se tornem acessíveis, e que as pessoas, por sua vez,

tenham mobilidade, decorrendo daí a importância de entendermos também a definição desse último conceito.

Muitas abordagens tratam equivocadamente a mobilidade como mero sinônimo de acessibilidade, mas embora ambos façam parte de uma mesma discussão sobre o deslocamento, referem-se a objetos distintos. Vasconcellos (op cit) considera mobilidade com a habilidade humana de movimentar-se em decorrência de condições físicas e econômicas individuais, e se referem às pessoas e não aos lugares. O autor afirma que durante muito tempo a engenharia de transportes teve uma percepção incompleta do conceito de mobilidade, pois se fundamentava basicamente em instrumentos matemáticos e estatísticos de pouca flexibilidade. Kleiman (op cit.) nos esclarece que embora os dois termos guardem estreitas relações, o conceito de mobilidade não se refere apenas a possibilidade de deslocamento no espaço físico, mas também, e principalmente, a uma capacidade de deslocar-se no espaço social, implicando em interações sociais que viabilizam movimentar-se em âmbitos sociais diferentes.

Para Kleiman a mobilidade é uma combinação entre os meios pessoais dados pela sua posição social e os sistemas de circulação e modais de transporte a sua disposição no lugar e contexto de suas vidas. Os fatores principais que vão interferir na mobilidade são a renda, ocupação laboral, gênero, idade e o tipo de modal de transporte disponível, diferenciando, assim, as condições de mobilidade de cada grupo social ou pessoa (KLEIMAN, op cit.).

Neste sentido, a capacidade de mobilidade é uma condição de participação no mundo urbano, mas que para efetivar-se precisa de um conjunto de fatores, como entre outros o nível de renda, a existência de modais de transporte coletivos e particulares e sua acessibilidade segundo o nível de renda, de modo que podem existir deslocamentos sem mobilidade. A mobilidade pode, então, ser atribuída como um recurso social importante e integrante da sociedade, isto é, diretamente relacionado ao deslocamento de pessoas entre as diferentes hierarquias sócio-espaciais. (KLEIMAN, op cit., p. 3 e 5).

É cada vez mais presente entre os meios acadêmico e técnico, conforme apontam os estudos de Macêdo (op cit.), um consenso sobre a existência de impactos urbanos induzidos pela acessibilidade proporcionada pela implantação/otimização de uma infra-estrutura de transporte, com a própria Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) reconhecendo diversas

mudanças relacionadas à implantação dos transportes metropolitanos e municipais, ratificando sua capacidade de transformação urbana, econômica e social.

Como veremos um pouco mais a frente, algumas experiências pelo mundo, envolvendo a implantação de linhas de metrô na cidade, têm permitido enxergar que essa estrutura pode exercer um papel fundamental na disponibilização de atividades e qualidade urbana nas áreas direta e indiretamente servidas por ela. A acessibilidade como o fator mais importante na escolha das localizações e a infra-estrutura de transporte atuando na alteração do sistema de acessibilidades, influenciam cada vez mais criando possibilidades de investimentos comerciais, residenciais, culturais, educacionais, de lazer e serviços.

Existe, contudo, conforme nos lembra Nigriello (1992), uma dificuldade em se diagnosticar algumas transformações no espaço urbano, da mesma forma que é difícil ligar essas transformações unicamente às alterações na infra-estrutura de transportes, devido à existência de outros aspectos também importantes nas transformações de uma área urbana, como o zoneamento, proximidade de certos usos, ou ainda o poder aquisitivo da demanda a que se destinam os imóveis e serviços da região.

1.10 - A acessibilidade na produção da cidade

Devido a um intenso crescimento e aos inúmeros problemas vivenciados pelas cidades a partir da Revolução Industrial, vários debates surgiram sobre a estrutura e dinâmica urbana. Em 1935 se consolidaria um importante documento, que ficou conhecido como a "Carta de Atenas", elaborado por um grupo de arquitetos depois de estudarem o quadro urbano de aproximadamente 33 cidades. A partir desse documento ficou preconizado o que seriam as funções sociais da cidade: residir, trabalhar, circular e lazer. A Carta prega, entre outros pontos, a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho, através da setorização das áreas e de um planejamento hierarquizado do uso do solo. No que tange à circulação, deveria ser feita uma classificação e separação das vias segundo seu uso/natureza e velocidades média, sendo então categorizadas e administradas por um regime próprio. Zonas de vegetação deveriam isolar os leitos de grande circulação, afastados das edificações. As orientações da Carta de Atenas foram seguidas durante a reconstrução de muitas cidades européias destruídas pela Segunda

Grande Guerra, e também nos Estados Unidos, adotando como prioritária o aumento da oferta habitacional.

Na sequência de um aumento das críticas ao modelo funcionalista e do modernismo proposto pela Carta de Atenas, para uma “cidade-máquina”, várias propostas emergem ao longo das últimas décadas do século passado. Entre elas destaca-se no continente americano a Carta do Novo Urbanismo¹⁰ (1993) ou Nova Carta de Atenas, que muda significativamente o tratamento da questão urbana, flexibilizando as análises sobre a cidade, incluindo a defesa da gestão participativa e equidade social, aumentando-se a ênfase nos fatores acessibilidade e mobilidade urbana, indo ao encontro do que é visto como o “modelo europeu” das cidades. Por isso, a acessibilidade gerada pelo transporte, em especial o transporte coletivo, passa a ser compreendida como um instrumento que deve favorecer a plena realização das funções sociais da cidade¹¹, com a adaptação dos espaços urbanos para essas funções (redes, fluxos e leis).

Esse novo pensamento sobre a cidade, vem propor uma organização do espaço urbano voltada para produzir comunidades mais compactas, equilibradas e eficientes, incentivando a superposição dos usos do solo como forma de reduzir percursos. A acessibilidade passa a ser reconhecida como o elemento primeiro na organização do espaço urbano, com os transportes coletivos condicionando os fluxos humanos e possibilitando a retroalimentação de diversas atividades, com destaque para o metroferroviário. Assim, apesar dos altos custos para a implantação de uma linha de metrô, por exemplo, entende-se que esta poderia otimizar e flexibilizar a ligação entre diversas áreas da cidade, influenciando os usos do seu entorno, valorizando o solo, aumentando a demanda e proporcionando novas oportunidades de investimentos e trabalho em várias áreas da cidade, ao mesmo tempo que promove a coesão social (na sua expressão territorial), a sustentabilidade ambiental (com diminuição do ruído e poluição atmosférica) e a eficiência econômica (com poupanças significativas nos gastos energéticos).

Acessibilidade, e também a mobilidade, passam a exercer assim, de forma distinta, uma influência não apenas na ocupação do solo, mas também no próprio tipo de cidade que se produz, mais democrática e menos desigual, no que se refere

¹⁰ Disponível em www.ceu-ectp.org; www.newurbannews.com; www.planning.org/newurbanism/history

¹¹ Ver art. 30 da Constituição Federal.

a como as pessoas satisfazem ou não suas necessidades de deslocamento e localização em função das atividades que realizam.

Nigriello (2006), contudo, destaca que a distribuição da acessibilidade no território tende a ser desigual, verificando-se a prioridade do Estado e/ou dos setores privados ao atendimento das necessidades de circulação localizadas nos espaços destinados à (re)produção dos grupos de maior renda. Todavia, no caso de cidades norte-americanas, assim como na generalidade das cidades europeias em que o transporte é coordenado pelo Estado, não é isso que se verifica. Segundo a autora, quando o Poder Público investe em transporte aumenta-se a acessibilidade, o que possibilita um maior grau de desenvolvimento – pela presença da infra-estrutura – em determinados locais, reduzindo-se os custos de transporte. Essa situação produz uma expectativa de melhor qualidade de vida para a população, bem como torna-se um atrativo para algumas atividades econômicas, atraindo os interesses de empreendedores para esses locais mais acessíveis.

Sabe-se, porém, que se esse processo ocorrer sem um efetivo controle do uso do solo nessas áreas, inúmeras serão as consequências, como por exemplo a substituição da população de menor renda por outra de maior renda, bem como as atividades a elas voltadas. Além disso, pode ocorrer a não utilização do transporte coletivo por essa população de maior renda, que ao optar pelo automóvel, vai aumentar a pressão pelo investimento público no sistema viário (ruas e avenidas), gerando, no mínimo dois problemas: congestionamento viário e ociosidade do transporte coletivo, algo totalmente indesejado e redução da densidade populacional, apesar da possibilidade de aumento da densidade construída (área de edifícios por área de terreno).

Numa situação ideal, Nigriello (op. cit.) defende que o planejamento das ações no território, incluindo os investimentos em transporte e acessibilidade, pode evitar resultados negativos ou indesejáveis, como os acima descritos. Para a autora, através desse planejamento e controle de ações, os resultados dos investimentos em transporte não somente manteriam a população e as atividades já existentes no seu local de origem, como traria outras que a elas se agregariam, conferindo uma nova dinâmica local. Com ações planejadas, que poderiam orientar as transformações no território, seria possível dotar determinadas áreas menos privilegiadas com infra-estrutura e promover o desenvolvimento delas, além de se

garantir a permanência da população nas áreas já dotadas de infra-estrutura. Haveria ainda a possibilidade de captar parte da valorização imobiliária gerada pelos investimentos públicos que, mais tarde, voltariam a ser investidos no território (SANTOS, 2007). Tal como Hall refere na sua última obra (HALL, 2014), com exemplos onde tal se verificou, o planejamento urbano deve priorizar os interesses coletivos e deve estar associado à estruturação do sistema de transporte público, para proporcionar a acessibilidade à cidade, facilitando e otimizando a mobilidade ao considerar as diferentes áreas onde se localizam as atividades de trabalho, educação, saúde, lazer, comércio e serviços.

1.11 - Políticas de transporte e a possibilidade de uma melhor coesão urbana

A acessibilidade produzida pelos transportes, ao ser parte integrante e fundamental da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um elemento que contribui para a qualidade de vida urbana, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos, além de viabilizar sua aproximação com as atividades econômicas (CARDOSO, 2007).

Para Davidson (1995), considerando-se, em termos gerais, que o conceito de acessibilidade refere-se à facilidade com que os indivíduos interagem com locais espacialmente distintos por meio da utilização do sistema de transporte, levando em conta ainda o grau de atratividade desses lugares e o custo dispendido no deslocamento, a provisão de acessibilidade pode compor um dos pilares do planejamento urbano e de transportes, visando a inclusão social e o desenvolvimento.

Segundo Smolka (1992), o mercado imobiliário, agindo algumas vezes sob o olhar omisso do Estado, se encarrega de produzir alguns padrões de acessibilidade(s), visto que algumas espacialidades são distribuídas e dimensionadas respondendo a determinados interesses. Desenvolvem-se, assim, alguns processos de segregação e hierarquização socioespacial, que propiciam maior atratividade das áreas dotadas de maior acessibilidade, sendo estas, portanto, mais valorizadas (CARDOSO, op. cit.). Afirmam GUTIÉRREZ e GÓMEZ (1999) que a acessibilidade possui sobretudo um valor social e econômico, entendendo que

está ligada com a ideia de qualidade de vida, índices de satisfação e a própria viabilização do desenvolvimento econômico.

Cardoso (op. cit.) relembra que nas grandes cidades brasileiras o território urbano é comumente estruturado no binômio acumulação/miséria, notadamente em razão dos fortes incentivos do Estado ao capital industrial, como já, segundo o autor, observara Oliveira (1977). De toda a forma, para Cardoso, o urbano se reproduz geralmente por meio de áreas (re)planejadas, legais, regulares e bem assistidas no tocante à infra-estrutura urbana, e áreas marginais, dependentes, conurbadas, improvisadas, carentes dos mais diversos bens e serviços de consumo coletivo, suburbanas e até mesmo rurais, embora insistindo em se tornar urbanas – salvo no caso das novas periferias segregadas voluntariamente, as quais são produzidas e ocupadas pelas classes de maior renda. Rolnik faz o seguinte comentário sobre esse assunto:

“Em uma cidade dividida entre a porção legal, rica e com infraestrutura e a ilegal, pobre e precária, a população que está em situação desfavorável acaba tendo muito pouco acesso a oportunidades de trabalho, cultura ou lazer. Simetricamente, as oportunidades de crescimento circulam nos meios daqueles que já vivem melhor, pois a sobreposição das diversas dimensões da exclusão incidindo sobre a mesma população fazem com que a permeabilidade entre as duas partes seja muito pequena.” [...]

“Esses processos geram efeitos nefastos para as cidades, alimentando a cadeia do que se chama de urbanismo de risco, que atinge as cidades como um todo. Ao concentrar todas as oportunidades em um fragmento da cidade, e estender a ocupação a periferias precárias e cada vez mais distantes, esse urbanismo de risco vai acabar gerando a necessidade de levar multidões para esse lugar para trabalhar, e devolvê-las a seus bairros no fim do dia, gerando assim uma necessidade de circulação imensa, o que nas grandes cidades tem ocasionado o caos nos sistemas de circulação” (2002: p. 54-55).

Percebe-se assim que algumas políticas públicas, em geral, tendem comumente a privilegiar a eficácia econômica em detrimento da equidade. Reafirmando uma tendência já apresentada por Hirschman (1958), quando este diz que o desenvolvimento econômico não se processa concomitantemente em todos os lugares e é necessariamente desequilibrado, é principalmente a partir das divergências das forças que atuam na localização de pessoas e atividades econômicas que se consolida o processo de distinção econômica e demográfica

entre áreas urbanas, levando a uma ação permanente de incremento das desigualdades socioespaciais.

Não obstante este fato, e conforme já dito em seções anteriores, a acessibilidade gerada pelo sistema de transporte representa um grande potencial de interação espacial, podendo constituir uma vantagem própria de uma localidade no tocante à superação a alguma forma de resistência à mobilidade (ROSADO e ULYSSÉA NETO, 1999). A provisão de uma melhor acessibilidade pelos transportes pode contribuir para a (re)inserção de populações periféricas dispersas no contexto socioeconômico mais amplo das grandes cidades, embora tão somente investimentos em infra-estrutura de transportes não sejam garantia de desenvolvimento, uma vez que restrições na acessibilidade representam apenas uma das faces da exclusão urbana (CARDOSO, op. cit.).

Nas grandes cidades brasileiras, uma das principais dificuldades em alcançar oportunidades presentes no espaço urbano decorre de uma excessiva concentração de atividades socioeconômicas nas áreas centrais, sendo geralmente potencializadas por configurações radiocêntricas dos sistemas de transportes (CARDOSO, op. cit.). Tal morfologia radial tenderia a ser vantajosa caso as modalidades de transporte de massa fossem dominantes (PASCHOAL, 2005). Entretanto, com o predomínio do rodoviarismo no país a partir da metade do século XX, apoiado por generosos incentivos do Estado e de empresas privadas, o transporte privado e individual ocupou os principais espaços nas políticas públicas, ficando o transporte coletivo de massa renegado ao segundo plano. Tal quadro confluiu para uma situação de pesados congestionamentos, poluição atmosférica, stress urbano, acidentes de trânsito e grandes desperdícios de tempo na circulação urbana, características estas presente até hoje na maioria das metrópoles brasileiras, afetando seriamente a qualidade de vida de boa parte da população.

Nos Estados Unidos, algumas cidades que apresentam um padrão parecido de configuração urbana, com a centralização de atividades socioeconômicas e postos de trabalho, a situação foi amenizada com significativos investimentos em sistemas de transporte de alta capacidade (metrô e trem), minimizando os congestionamentos e demais dilemas inerentes à circulação (GHANNOUM, 1997). Nesse sentido, segundo Cardoso (op. cit.), as deficiências verificadas na acessibilidade urbana – as quais se refletem nas (im)possibilidades de mobilidade social (ascendente), uma vez

que um acesso restrito às oportunidades, sobretudo de educação e trabalho, tende a comprometer, entre outros, o processo de inclusão social –, estariam relacionadas aos padrões de ocupação do território urbano e também ao planejamento e às formas de intervenção na configuração da infra-estrutura viária e nos sistemas de transporte. Assim, para o autor, a adoção de práticas e estratégias alternativas de (re)dimensionamento das relações entre uso do solo e transporte, poderia contribuir para minorar processos de exclusão social e para um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável do espaço urbano.

Além dos aspectos meramente econômicos, o sistema de transporte coletivo exerce papel essencial no funcionamento e na configuração da vida social da cidade. Neste sentido, o transporte, especialmente o coletivo, se constitui em fator essencial para manutenção do equilíbrio da sociedade, representando, pois, um importante cenário de construção da vida social, ao fornecer efetivas oportunidades para a integração entre o indivíduo e a cidade. Nesse espaço, é permitindo ao indivíduo, por um lado, obter condições de expressar sua individualidade, por outro, tomar conhecimento de outros estilos de vida, de modelos culturais e das atividades e serviços sociais.

Como uma atividade claramente indissociável do fato urbano, fato este já conhecido e apresentado neste trabalho, o sistema de transporte coletivo sempre teve interferência na ordenação da cidade, contribuindo para a conformação das principais áreas funcionais urbanas. Por esta razão, não deve ser considerado como apenas mais um serviço que se oferece na cidade, mas como um possível elemento de coesão do tecido social e do território que o estrutura. Considerar as funções e os equipamentos do transporte coletivo constitui-se em um dos indicadores-chave para definir a vitalidade e viabilidade de inúmeras áreas de uma cidade. A vitalidade, neste caso, significa a capacidade de reconfiguração com o passar do tempo. A viabilidade diz respeito à capacidade dessas áreas atraírem investimentos, atividades e serviços.

Dessa interação entre transporte coletivo e cidade, as estações, enquanto um dos principais equipamentos do sistema de transporte coletivo, vêm aflorando nos últimos anos como possibilidade real para investidores e consumidores, com sua dinâmica e capacidade atrativa, concentrando ações e projetos que podem beneficiar não só seu entorno, mas a própria cidade. Além da função como

equipamento do sistema de transporte (embarque, desembarque e transbordo), as estações se apresentam como elemento multifuncional e de relevância para a coesão territorial e social, afirmação de identidade local e de difusão de atividades, serviços e equipamentos.

Nessa linha, as estações de transporte coletivo constitui-se em uma das variáveis essenciais sobre a qual trabalhar para dinamizar, (re)estruturar, impulsionar e revitalizar áreas das cidades. É natural, pois, que o sucesso de empreendimentos juntos à esses equipamentos do sistema de transporte coletivo, que visem à uma mais equânime distribuição de atividades e serviços urbanos, valorizando a cidade e resgatando a auto-estima dos seus moradores, depende, principalmente, do êxito de parcerias envolvendo o poder público e iniciativa privada.

Em virtude disto, projetos e ações envolvendo o entorno de estações são dependentes de estratégias que os articulem harmonicamente por uma gestão integrada e compartilhada da cidade e, dentro dela, de igual forma, das suas várias configurações funcionais, geográficas e espaciais. Assim, dentro desse escopo, o sistema de transporte coletivo representa uma das variáveis a serem trabalhadas por conjuntos de forças multipolarizadas.

Sobre essa forma de ação compartilhada, podem ser atribuídas às estações as funções de polarizadoras de investimentos e esforços, buscando uma criação de valores para serviços e atividades, por meio da atração de fluxos, da formatação e manutenção das estruturas comerciais, da proteção do patrimônio histórico, da promoção da cultura e do lazer, dentre outros

Ações desse tipo vêm se fazendo presente em muitas cidades européias, asiáticas e americanas, e que, a nosso ver, podem contribuir para facilitar a acessibilidade aos meios de consumo coletivo, à medida que fossem sendo descentralizados juntos ou próximos à esses equipamentos do sistema de transporte coletivo, nos vários núcleos urbanos, e para ampliar e melhorar a eficácia da circulação, já que os fluxos poderiam ser redirecionados em alguns casos. Isso não quer dizer que os investimentos e ações do poder público e privado tenham que ser realizados somente nas imediações das estações, mas a utilização desses equipamentos estaria atrelada a uma acessibilidade para a cidade como um todo, por meio de um sistema de transporte público eficaz e mais descentralizado,

comparativamente à constituição de sistemas de transporte coletivo exclusivamente radiais, cujos fluxos convergem somente para a área central principal.

A União Européia vem já algum tempo promovendo e investindo na recuperação e utilização do espaço envolvente de suas estações metroferroviárias, realizando paralelamente uma ampla revisão e avaliação de conceitos relacionados aos transportes coletivos e seu papel na produção de uma melhor coesão urbana. Isto tem resultado na promoção de inúmeras intervenções urbanas, ilustradas, entre outros, por um resgate da mobilidade¹², uma mais equânime distribuição de atividades e serviços pela cidade, pela crescente impedância de circulação de automóveis e pelo incentivo ao uso de modalidades coletivas de transporte, além dos modos não motorizados, ações estas que influem diretamente nos níveis de acessibilidade urbana (CARDOSO, 2007).

Algumas cidades brasileiras, como Brasília, Curitiba e São Paulo, vêm adotando nos últimos anos, embora timidamente, práticas parecidas com as ações realizadas em alguns países da Europa, como Alemanha, Espanha, Holanda e Portugal, e também o Canadá, na América do Norte. Cingapura também vem adotando ações de natureza similar à desses países. Alguns desses exemplos serão apresentados em uma seção própria desse capítulo.

Permite-se pensar assim na possibilidade de que o planejamento das ações e projetos e o uso controlado do espaço envolvente das estações, como parte de um planejamento urbano integrado e participativo, possa ajudar na promoção de

¹² Dentre as ações de resgate da mobilidade, inúmeras convergem para a diminuição do tráfego de veículos particulares, através de medidas restritivas, associadas à ampliação dos modos de transporte coletivo e incremento da sua utilização, a exemplo de Belfast e Oslo. Além de intervenções do gênero, outras cidades vêm investindo sistematicamente em processos de (re)valorização dos centros urbanos, através da proibição de circulação de automóveis privados nessas áreas (Bolonha e Milão); na construção de estacionamentos subterrâneos sob os espaços públicos, favorecendo a circulação de pedestres (Lyon); e na implantação de ruas de pedestres e ciclovias (Barcelona, Copenhagen e Drachten). De modo mais abrangente, Montpellier e Grenoble optaram pela promoção de melhorias significativas nos serviços prestados pelos transportes públicos; Estrasburgo apostou em um modelo de planejamento urbanístico que objetiva potencializar uma acessibilidade sustentável, (re)distribuir (descentralizar) e diversificar as atividades no território urbano, viabilizando a circulação de pedestres e modos não motorizados de transporte, justamente por gerar proximidades; Berlim e Mainz investiram na implementação de moderadores de tráfego no sistema viário, conhecidos como traffic calming, a fim de reduzir os conflitos evidenciados entre automóveis e pedestres; e Berna e Zurique promoveram uma integração física e tarifária entre diferentes modos de transporte, reajustaram os valores cobrados pelo estacionamento nas áreas centrais e adotaram políticas de conscientização dos cidadãos acerca dos prejuízos causados pela utilização indiscriminada do transporte individual (GEHL e GEMZOE, 2001; PEREIRA et al. 2003, apud CARDOSO, op cit.).

oportunidades para um desenvolvimento mais eqüitativo das cidades, favorecendo a (re)construção de territorialidades urbanas menos desiguais e conflitantes, onde os diferenciais sócio-econômicos não signifiquem necessariamente uma padronização hierarquizada e desigual em termos de uso do espaço urbano. Possivelmente, a acessibilidade produzida pelos transportes coletivos pode constituir uma peça fundamental na busca pela amenização da exclusão social, seja através de processos de descentralização de serviços e atividades, (re)valorizando e dinamizando as precarizadas periferias urbanas, seja pela implementação de modos diversos e integrados de transporte, pensados em escala metropolitana e adaptados à necessidades e públicos específicos, o que otimizaria o alcance e ampliaria as oportunidades (CARDOSO, op. cit.). Este pode ser talvez um dos caminhos para o enfrentamento, a partir do sistema de transporte coletivo, dos desafios referentes ao planejamento metropolitano ante os quadros de desigualdade sócio-espacial e a ausente ou fraca coesão de alguns contextos urbanos.

1.12 - As estações de transporte rápido: conectando áreas, pessoas e atividades

As novas políticas urbanas têm vindo a estreitar uma já antiga relação entre transporte e estruturação urbana, com as estações, como já sinalizado anteriormente, ganhando um papel mais significativo na dinâmica urbana atual, que vai além de simples pontos de transbordo e coleta e distribuição de pessoas.

Uma estação de transporte urbano desenvolve ao mesmo tempo dois importantes papéis na dinâmica urbana: é um equipamento gerador de viagens no interior de uma rede metropolitana, exigindo assim uma atenção especial quanto aos pontos de integração entre os diferentes modais, as áreas de circulação pedonal e os pontos de estacionamento; e é também algo muito importante para a população, não apenas com respeito à circulação em si, mas principalmente pelo aumento da acessibilidade, possibilitando (quando acompanhada de uma adequada política tarifária) o acesso à atividades, serviços e oportunidades de trabalho, permitindo assim um uso mais amplo e completo da cidade, além de uma possível requalificação do entorno.

De acordo com Gonçalves e Portugal (2008), estudos elaborados sobre o relacionamento entre transporte e desenvolvimento socioeconômico por autores como Shinbein e Adler (1995), Bertolini (1999), Cervero (2002), Sintesis (2003), Gimenes (2005) e Gonçalves (2006), destacam a importância das estações e sinalizam algumas questões e problemas das regiões metropolitanas que poderiam ser encaminhados a partir da criação de uma estrutura urbana avaliada através da planejada utilização desses equipamentos do sistema de transporte público.

Para Gimenes (2005, apud GONÇALVES & PORTUGAL, op. cit.), uma estação, como a metroferroviária, é antes de tudo um nó¹³, um ponto de acesso a trens e outros modos de transporte interligados. Assim, é um elemento funcional de caráter objetivo e representa: 1) a interface entre a cidade e um modo de transporte de relevância; e 2) a interface entre diversos modos de transporte num único ponto. Desta maneira, um nó é apreensível e qualificável pela quantidade de pessoas que transporta, a quantidade de modos de transporte que interliga e a qualidade da transferência entre esses modos em relação ao número de usuários.

Para Bertolini e Spit (1998) além de nó as estações podem ser entendidas também como um lugar, porque é um local de onde se pode acessar vários meios de transportes e simultaneamente uma seção específica da cidade, podendo concentrar edifícios e atividades.

Bertolini e Spit (2007) destacam que as estações e o seu entorno vêm fazendo parte de um ambicioso plano de revitalização em várias áreas urbanas da União Européia. Um complexo conjunto de fatores - tão diversos como a promoção da

¹³ O conceito de nodalidade, originalmente formulado por Mackinder em seu estudo geográfico sobre a Grã-Bretanha no início do século XX, ganhou novas dimensões a partir do estudo de Noyelle e Stanback (1983), sobre as transformações nas cidades norte-americanas na década de 1970. Para esses autores, as áreas que se especializaram em serviços de apoio à produção e ao consumo para uma determinada hinterlândia devem ser consideradas como áreas nodais. A seguir classificaram as principais cidades norte-americanas em três escalas de nodalidade: nacional, isto é, aquelas que ofertam serviços para o conjunto do país – como Nova Iorque ou Los Angeles; regional e sub-regional. A definição do conceito de nodalidade em distintas escalas constitui um passo importante para a compreensão do processo de urbanização contemporâneo. Considerando a nodalidade como uma concentração de atividades coletivas, Jacobs (2000) mostra que a definição de estruturas urbanas multinodais é uma questão de escala, já que vista em uma dimensão global, a metrópole se configura como um centro nodal da rede de cidades mundiais (TAYLOR, 2003), ao nível nacional como um centro de gestão do território da rede urbana (IBGE, 2008) e ao nível regional como um conjunto de áreas nodais, que possuem aspectos dinâmicos diferenciados. Na atualidade uma importante distinção é feita entre nodalidade e centralidade, pois enquanto esta significa a posição que um lugar ocupa na rede de cidades ou no sistema urbano, aquela é entendida como a expressão territorial de um lugar e de sua área de influência imediata na estrutura urbano-regional (EGLER; BESSA; GONÇALVES, 2013).

sustentabilidade entre transporte e o uso do solo, incentivo a economia local, inovações tecnológicas e institucionais, o ciclo de negócios e o impacto espacial da globalização – orientam essas iniciativas.

Estas propostas, que podem considerar-se inspiradas pelo modelo “cidade-jardim” de Ebenezer Howard, de um século atrás, buscam produzir uma cidade mais harmoniosa e democrática, recebendo, conforme o enfoque mais buscado em cada projeto, nomes como *áreas desenvolvidas pelo transporte público, produção de unidades de vizinhança, crescimento inteligente e desenvolvimento orientado pelo transporte público* (TOD), contribuindo para uma nova maneira de se pensar a relação entre transporte e cidade, até então vista como uma relação pautada somente em dados matemáticos e estatísticos, embora estes, dada sua importância, não estejam ausentes em ações e processos mais recentes.

De acordo com Peter Calthorpe (1993), visto como o ideólogo do TOD, uma política de promoção do transporte coletivo e de boa estruturação das cidades, deve considerar:

- 1) A concepção e coordenação de um desenvolvimento local e regional, dando suporte e ênfase ao transporte urbano;
- 2) A utilização do entorno das estações de transporte público (num raio de alcance pedonal) para o desenvolvimento de atividades comerciais, serviços, moradia e lazer;
- 3) A configuração mista de usos habitacionais, rendas e densidades;
- 4) A implementação de passeios e acessos adequados ao pedestre, conectando-se com locais diversos;
- 5) O incentivo ao desenvolvimento urbano próximo aos equipamentos de transporte coletivo, juntamente com a ideia de vizinhança; e
- 6) A produção imobiliária com base na utilização de espaços públicos.

Esses pontos, sem pretender ser um modelo padronizado de ações e objetivos, buscam na verdade, conforme preconizam Dittmar & Poticha (2004), uma espécie de rompimento da tensão entre nó e lugar, fazendo dessas áreas locais de uma provável sinergia entre usos e funções diversas, considerando que relacionam aspectos de acessibilidade, serviços, tempo, qualidade ambiental, lazer e moradia. Os autores ressaltam ainda que o desenvolvimento urbano orientado pelo transporte

(TOD) objetiva antes de tudo uma certa "habitabilidade", buscando otimizar os chamados *impactos positivos* proporcionados pela infra-estrutura de transporte urbano, considerando que, já que esta produz inúmeros impactos na cidade, o melhor é procurar otimizar no que for possível os seus aspectos positivos.

Dittmar & Poticha (op cit.) nos lembram também sobre um certo dilema que envolve essa questão, qual seja o fato de uma estação de transporte urbano ter de funcionar ao mesmo tempo como um lugar bom para se investir e viver e também um ponto de intenso fluxo de pessoas que chegam pelos mais variados modais de circulação (inclusive a pé). Para os autores, essa é uma das maiores dificuldades enfrentadas por aqueles que elaboram propostas com base nas orientações do TOD, pois necessita, segundo Belzer & All (2004), de se encontrar um equilíbrio entre esses fatores, influenciando na qualidade urbana e nos aspectos físicos do projeto.

Apesar da estação ser uma estrutura imóvel, fixa no território, fazendo parte com outros elementos de um sistema de transporte mais amplo, pode também ser vista como um elemento capaz de produzir uma certa atratividade. Isso porque uma estação, caracterizada quase sempre pelo volume de pessoas que recebe, o número e tipo de meios de transporte que engloba e as conexões que permite realizar, pode ser também e principalmente um elemento que estrutura um sistema sócio-espacial, já que interliga lugares da cidade, funções e atividades¹⁴, influenciando ao mesmo tempo no local onde está localizada e em outras áreas da cidade.

1.13 - Metrô e dinâmica urbana: as influências de uma estação metroviária

Vários podem ser os meios de transporte que atuam na cidade produzindo deslocamentos em ritmos e velocidades variados, sendo o metrô um deles, considerado um meio de transporte rápido e com alta capacidade¹⁵. A priorização

¹⁴ Sobre essa questão da conexão entre lugares ver o trabalho de Zmitrowicz (1997).

¹⁵ A engenharia de transportes classifica os meios de transporte como de alta, média e baixa capacidade. O metrô e trens urbanos são considerados de alta capacidade, podendo transportar mais de 30.000 passageiros por hora em cada sentido; os VLT's e os ônibus articulados são de média capacidade, transportando entre 15.000 e 30.000 passageiros por hora em cada sentido; e os ônibus e os bondes atendem até por volta de 15.000 pessoas por hora em cada sentido, sendo considerados de baixa capacidade.

dada na maioria dos países às políticas rodoviaristas ao longo de boa parte do século XX influenciou, como já dito, numa precarização do serviço de transporte sobre trilhos, trazendo sérias consequências (trânsito complicado, poluição, acidentes etc.) para muitas cidades e seus habitantes. Não só essas questões mas também o espraiamento urbano, com o crescimento populacional e a descentralização de atividades, indústria e serviços, exigiram uma retomada da discussão sobre o transporte coletivo e seu papel na cenário urbano, especialmente nas áreas menos privilegiadas. Considerado o seu bom desempenho em alguns casos, como Londres, Paris e Moscou, o transporte metroviário vai ser compreendido como um possível e eficaz caminho nas políticas de transporte público em muitas outras cidades, destacando-se nas últimas duas décadas, apesar dos custos de sua implantação, a consideração pela sua capacidade de carga e a sustentabilidade econômica e ambiental. A maior parte dos estudos já realizados apontam que a implementação de um sistema metroviário só se justifica em situações de alguma dimensão urbana e alta concentração populacional, dado os elevados custos de implantação e manutenção da rede.

A despeito do funcionamento eficaz do metrô - em termos de capacidade, relação espaço-tempo, meio não poluente, - na maior parte dos casos esse sistema requer grandes investimentos para sua implantação e operação, decorrendo disso que apenas em cidades mais ricas haja um retorno econômico justificável para sua implantação, ficando os benefícios restritos àqueles capazes de subsidiar sua operação (ARMSTRONG-WRIGHT, 1993, p. 38).

Apesar disso, a sua influência na relação espaço-tempo e a sua capacidade de influenciar seja na manutenção da forma urbana, seja em processos de renovação urbana, passaram a ser bastante valorizados, pelo que, apesar das discordâncias e debates quanto à instalação do metrô, este tem estado cada vez mais presente nas políticas de desenvolvimento urbano orientadas para a valorização do transporte público. Macêdo, com base nos estudos de Spit e Bertolini (1998), aponta no quadro abaixo as principais vantagens e desvantagens quanto à implantação de um sistema metroviário.

Quadro 1 - Sistema de Transporte Metroviário

Vantagens	Desvantagens
Baixa ocupação urbana (quando subterrâneo aumentam-se as vantagens)	Pouca flexibilidade
Menores custos ambientais	Alto custo de implantação
Energia renovável	Implantação demorada
Maior segurança em relação à acidentes	Necessidade de rede para um funcionamento otimizado
Menores custos sociais (congestionamentos, qualidade de vida, etc.).	

Fonte: Macedo (2010).

As melhorias proporcionadas pela implantação de um sistema de transporte rápido, no caso o metroviário, podem influenciar não apenas em sua faixa lindeira, mas numa área maior da metrópole. Quando a atenção recai sobre a escala local, destacam-se aquelas áreas localizadas juntas ao eixo de circulação e às estações, tratadas na literatura própria como *áreas diretamente afetadas*, onde as influências do sistema de transporte são percebidas desde o início do projeto, com mudanças sensíveis em setores como o imobiliário e na legislação de uso do solo. Alguns estudos, como o de Rietveld (2000), já apontaram que a influência de uma estação de transporte rápido é sentida, num primeiro momento, numa área "caminhável em situações cotidianas", situada comumente entre a moradia e a estação mais próxima, cuja distância, segundo Spit e Bertolini (op cit.), pode ficar entre 500 e 600 metros, considerando um tempo de caminhada em torno de 8 a 10 minutos¹⁶, dependendo também de fatores como idade e condições físicas dos transeuntes e número de obstáculos (sinais, obras, atividades informais, baias, etc) ao longo do percurso.

Alguns outros autores, como Bae, Jun e Park (2003), identificaram algumas sub-áreas de impacto no interior de uma área diretamente afetada por uma estação de transporte rápido: sub-área de impacto principal (até 200m da estação); sub-área de

¹⁶ Essas distâncias podem mudar dependendo de onde a estação é implantada (cerca de 325 metros quando em áreas centrais e 650 metros em áreas suburbanas), em virtude de possíveis alterações no ambiente urbano percorrido a partir da boca das estações, com uma velocidade aproximada de 80m/min (Du & MULLEY, 2007).

impacto secundário (de 200m até 500m da estação); e sub-área de impacto indireto (de 500m até 1000m da estação). Algumas pesquisas tratam a sub-área de impacto indireto como um elemento ou característica usado para estabelecer comparações quanto ao comportamento nas áreas mais diretamente afetadas, a partir de transformações verificadas em aspectos como valor e uso do solo, considerando, segundo Macêdo (op cit.), dois critérios: que o espaço apresente características físicas (uso, atividades, gabaritos) similares ao entorno e que essas áreas não se beneficiem por outras melhorias tão importantes como a inserção de uma estação de transporte rápido.

A análise dos impactos requer uma adequada periodização, alertam Du & Mulley (op cit.), ainda que a influência de uma estrutura de transporte no espaço urbano tanto possa ser sentida num curto prazo de tempo (fases da implantação e início do funcionamento) como no médio e longo prazos (novos empreendimentos, serviços, atividades). Por isso, as propostas de análise é que vão definir os recortes mais adequados, considerados os seus objetivos. Rocha (2003) nos lembra que são os recortes menores de tempo os mais indicados para o estudo das influências nas áreas mais imediatas, reconhecendo-se o fato de que é nesse ponto que a estação tem maior poder de impacto, o que fez com que Du & Mulley (op cit.) apresentassem três fases importantes para esse tipo de análise: antes da construção; logo após a inauguração da estação e nos anos seguintes à entrada em funcionamento.

1.14 - O papel das estações metroviárias em processos de renovação urbana: experiências recentes

Não são especificamente os meios de transporte em si (metrô, trem, VLT, BRT) que produzem transformações no espaço urbano, mas sim o efeito espaço-temporal que resulta da sua implantação, criando acessibilidade a partir de suas estações (interfaces) e relativizando o binômio distância-tempo, algo bastante desejado e valorizado na cidade e nas relações sociais contemporâneas e o que vai ser aproveitado pelo mercado nas ações de (re)localização de atividades e funções urbanas, num período de tempo que pode permitir o reconhecimento de transformações urbanas.

A utilização sistemática do espaço envolvente das estações metroviárias tem sido a base dos processos de renovação urbana em muitas cidades pelo mundo, buscando-se viabilizar estratégias e projetos de reordenamento do espaço urbano. A distribuição espacial das atividades e funções urbanas, tanto pré-existente como planejada, e sua articulação/integração através dos espaços canais (espaços de ligação), tem sido essencial nas tomadas as decisões quanto à localização de atividades e investimentos associados, criando possibilidades para uma distribuição mais democrática de atividades e serviços pela cidade.

Realizadas em diversas escalas, essas ações são uma forma de reorganizar e requalificar, tanto no sentido de renovar e regenerar espaços obsoletos em abandono, como no de estruturar, conter e intensificar o uso de espaços de urbanização dispersa ou fragmentada, como ainda, de renovar e revitalizar antigas áreas industriais, criando condições de atração para novos comércios e serviços, incluindo equipamentos públicos e privados.

Em geral, a otimização da relação entre o uso e ocupação do solo e a acessibilidade proporcionada pelo sistema de transportes, a partir de sua comunicação com o ambiente construído, através das estações, contribui para uma maior sustentabilidade, eficiência e competitividade territorial e está subjacente às estratégias de renovação urbana, como as que vêm ocorrendo em alguns países a partir do aproveitamento de áreas lindeiras às estações de transporte rápido, especialmente o metroviário. De fato, além da sua importante contribuição no desempenho do sistema de transporte público, o metrô distingue-se também pela sua capacidade de influenciar na requalificação de áreas urbanas, haja vista que, aumentando a acessibilidade, com seu funcionamento racional envolvendo a otimização de fatores como tempo, velocidade, conforto, segurança e informação, conecta de forma eficaz diferentes áreas da cidade, atividades e pessoas, fazendo com que quando inserido em determinada área urbana, relativize o papel desta em relação à própria cidade.

A partir da década de 1990 surgiram inúmeras ações urbanísticas envolvendo investimentos imobiliários, comerciais, culturais e residenciais perto ou junto aos nós de transporte coletivo, em lugares relativamente afastados do núcleo central da cidade. Solá-Morales (2001), assim como outros autores, defendem as vantagens e possibilidades de ações em áreas consideradas mais periféricas e com proximidade

aos equipamentos de circulação e transporte público. Nefs (2006) diz que embora haja várias semelhanças desses projetos com projetos de transformação em áreas portuárias, as diferenças também estão presentes. Nas áreas portuárias obsoletas, o objetivo das ações é muitas vezes renovar uma *frente d'água* para usos urbanos diversos, como no caso de Barcelona, e mais recentemente no Rio de Janeiro. Em muitas dessas ações, segundo Nefs, há perda da função anterior, surgindo por vezes problemas de circulação, como no caso das Docklands de Londres, comprometendo e mesmo inviabilizando as atividades e investimentos. No caso das áreas juntas aos nós de transporte coletivo, estas continuam sendo uma área de circulação, um eixo de transporte, com um intenso movimento de pessoas no entorno das estações, com uma perda apenas parcial da função anterior. Mesmo que as vezes possuam uma escala inferior, quando comparada às áreas portuárias, as renovações no entorno de estações de transporte podem abrigar programas de mesmo porte e importância para a cidade. Em alguns países, durante a última década do século XX e a primeira deste, ocorreu uma valorização do transporte público metropolitano como alternativo a mobilidade individual no espaço urbano, o que permitiu o reconhecimento do potencial de várias áreas lindeiras às estações para os usos comercial, residencial, educacional e cultural dentre outros, como as ações e projetos desenvolvidos em cidades como Madrid, Porto, Lisboa, Toronto, Brasília, São Paulo e Curitiba.

Madrid

Em Madrid foi desenvolvida a partir de 2000 uma estratégia de planejamento urbano com base no poder indutor da oferta de novos padrões de acessibilidade em áreas carentes, com a construção da Linha Metrosur - linha 12 (figura 5), no triênio 2000-2003, no setor sudoeste da cidade. Com 28 estações e mais de 40 km, é uma linha de metrô que interliga os municípios de Alcorcón, Leganés, Getafe, Móstoles e Fuenlabrada (figura 6), com uma população de cerca de um milhão de habitantes que, antes da implantação da linha, apresentavam um padrão de desenvolvimento econômico inferior ao dos demais municípios da região (NIGRIELLO; OLIVEIRA, 2013). Para Santos (2007) a implantação da linha de metrô circular nesses cinco municípios visou não apenas melhorar as condições de acessibilidade da população

daquelas áreas entre si e com Madrid, como também deu especial atenção à articulação entre locais com potencial de geração de viagens, como hospitais, universidades e centros comerciais, dando à população a possibilidade de usufruir melhor desses equipamentos, reduzindo carências locais e melhorando a sua mobilidade.

Figura 6 - Municípios servidos pela Metrosur



Fonte: Vivir el tren - historias y noticias sobre los trenes en España (2014).

Com a Metrosur a relação entre os municípios atendidos foi intensificada, reforçando o dinamismo da área sul de Madrid. Hoje este espaço é considerado o terceiro maior e mais dinâmico núcleo urbano espanhol, integrando-se com Madrid na estação Puerta del sur onde a Metrosur liga com a linha 10, assim como em seis outras estações onde se liga com a rede ferroviária suburbana. Segundo Nigriello e Oliveira (op cit.), se este vínculo com o metrô de Madrid tivesse sido criado antes da construção da Metrosur, o desenvolvimento econômico da região sul teria sido menos intenso, pois parte das atividades que hoje se localizam em Alcorcón, Leganés, Getafe, Móstoles e Fuenlabrada poderiam ter optado por se instalar em outros municípios, ao longo do sistema de circulação ou em centros já consolidados.

O desenvolvimento econômico dos cinco municípios beneficiados pela otimização da acessibilidade em escala regional, propiciada pela implantação da Metrosur, contou também com alterações na legislação de uso do solo e outras estratégias de ordenamento do espaço urbano junto das estações (NIGRIELLO; OLIVEIRA, op cit.). Em 2011, decorridos 10 anos do início do empreendimento, o governo espanhol assinou um protocolo específico para a região, com a finalidade

de renovar o espaço urbano e aumentar a microacessibilidade na área em que se insere a infra-estrutura metroferroviária. Este protocolo, que objetiva implantar formas de deslocamento que promovam o crescimento econômico, a coesão social e a defesa do meio ambiente, prevê a realização de um estudo de alternativas de integração da infra-estrutura metroferroviária com o espaço urbano. A Metrosur exemplifica uma das possíveis estratégias de médio prazo para, através de interligações perimetrais, reduzir desequilíbrios urbanos na distribuição espacial de atividades e, com isso, reduzir também os tempos de viagem de toda a região.

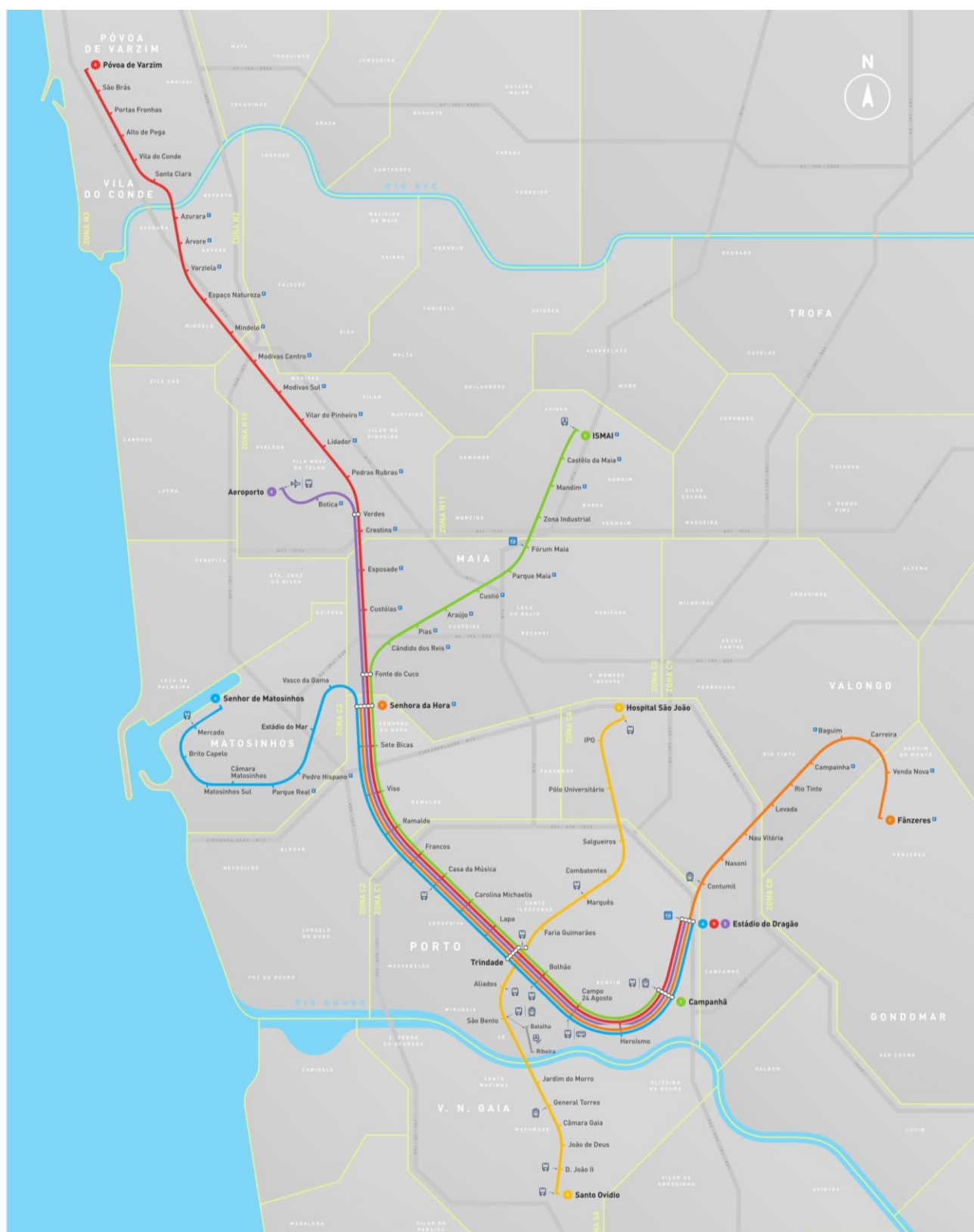
Porto

O Metrô do Porto, inaugurado em dezembro de 2002, e sobretudo o seu processo de concepção e desenvolvimento, ultrapassa em larga escala questões e preocupações operacionais e arquitetônicas das infra-estruturas e equipamentos do próprio sistema. Na verdade, o fato de ter sido desenvolvido para interagir e se relacionar com a cidade, impõe um vasto e forte domínio de integração urbana na elaboração do próprio projeto.

A primeira fase do projeto correspondeu à construção de cerca de 70 Km de rede e de 70 estações localizadas ao longo de cinco linhas, o que evidencia a importância dos impactos urbanísticos do sistema, bem como o papel do mesmo na configuração de uma nova paisagem urbana para a Área Metropolitana do Porto (AMP). Com as expansões de 2004, 2005, 2006, 2008 e 2011, o sistema conta hoje com 81 estações, distribuídas em 70 km por superfície e 9,5 km pelo subterrâneo.

O projeto constituiu uma oportunidade única de olhar a cidade como um todo, de quebrar limites e barreiras administrativas, e de integrar o sistema num contexto metropolitano diverso e extremamente complexo. O fato da inserção urbana do sistema não se resumir exclusivamente à intervenção sobre o espaço canal que o mesmo ocupa, transforma o metrô do Porto numa oportunidade e num agente impulsionador único para o desenvolvimento e recuperação da cidade e do território.

Figura 7 - Rede de Metrô do Grande Porto



Fonte: Metropolitano do Porto (sem escala)

Linha A Linha B Linha C Linha D Linha E Linha F

A rede de metrô do Porto tem a característica de integrar três tipos de abordagens, com repercussões urbanísticas distintas:

- O traçado de superfície em cidade, típico de outros sistemas de metrô leve, onde a ação do metrô em território consolidado passou pela requalificação do espaço público existente e pelo desenho de novos eixos estruturantes;
- O traçado subterrâneo, onde a ação do metrô se caracteriza por um processo de requalificação urbanística nas áreas envolvidas e adjacentes aos acessos às estações enterradas; e
- o traçado de superfície de caráter suburbano, que decorre do aproveitamento de antigos canais ferroviários.

A implementação do sistema de metrô leve representou uma significativa qualificação e valorização do espaço público disponível na AMP, sendo uma peça fundamental na recuperação e reestruturação urbana, assegurando enquanto projeto arquitetônico elevados níveis de qualidade e de integração paisagística. Nomeadamente, em territórios consolidados, o propósito das intervenções sobre o espaço canal do metrô foi o enquadramento das pré-existências e a sua consequente valorização, bem como a diluição progressiva e proporcional ao grau de consolidação do tecido construído.

Constituindo em muitas áreas uma verdadeira e efetiva alternativa de transporte público (permitindo atenuar a presença e utilização do transporte individual no padrão de deslocamentos do município), o metrô do Porto caracteriza-se fundamentalmente pela forte correlação entre as áreas com maior concentração de população, serviços/emprego e as estações existentes (a par desta relação é de referir a importância do traçado para a qualificação e estruturação da ocupação do território).

O Metropolitano do Porto lançou em 2013 um projeto objetivando a identificação e a exploração de espaços comerciais junto às estações do metrô. Como parte integrante do sistema de Metrô, pretende-se estabelecer uma relação de unidade, em termos de serviços e de imagens, entre os negócios e atividades a explorar nas lojas e a operação global na rede do Metrô do Porto. Assim, a oferta comercial a disponibilizar deverá influenciar decisivamente a percepção de qualidade na utilização da rede metroviária do Porto. Os serviços a disponibilizar nos espaços

comerciais deverá gerar valor para os usuários do Metrô do Porto, bem como para os moradores das áreas envolvidas das estações.

De acordo com o projeto, a seleção de cada negócio, atividade ou serviço, tendo sempre que possível subjacente um modelo de oferta em rede, deverá garantir um serviço de escolha e atendimento rápido e seguro, disponibilizando uma gama de produtos focalizada nas necessidades imediatas dos passageiros e adequada à oferta da estação.

O Metrô do Porto vem atuando na identificação e disponibilização de várias áreas destinadas a exploração comercial em diversas estações. Alguns dos espaços estão delimitados e situam-se em estações subterrâneas, outros são em edifícios próximos às estações de superfície e em áreas de estacionamento do Metropolitano do Porto.

Para o conjunto dos espaços com eventual potencial de aproveitamento, o Metropolitano do Porto estabeleceu uma rede segmentada e organizada de forma a facilitar a avaliação de interesse por parte dos proponentes: 1) Espaços em dez estações subterrâneas; 2) Áreas delimitadas em edifícios recuperados de estações de superfície; 3) Áreas em locais de estacionamento; e 4) Outras áreas com espaços não delimitados.

Dentre as dez estações subterrâneas com áreas disponíveis para espaços comerciais, segundo o projeto, destacam-se: Trindade, Casa da Música, São Bento, Bolhão, Campo 24 de Agosto e Marquês. O principal fator de destaque dessas estações reside na Procura Média por Dia Útil (entradas reais + saídas estimadas), que em 2013 estava na faixa entre 10.000 e 80.000 passageiros, conforme dados do Metropolitano do Porto.

Para além das estações anteriormente assinaladas, prevê o projeto que quaisquer outras que venham a ser identificadas pelo Metropolitano do Porto ou por algum proponente, com eventual potencial de negócios, atividades e serviços, podem ser alvo de propostas a serem apresentadas pelos proponentes. Estas serão passíveis de aceitação para a instalação de espaços comerciais e de serviços, mediante validação pelo Metropolitano do Porto do interesse comercial e da viabilidade técnica, operacional e arquitetónica.

A influência das estações metroviárias do Porto sobre o ambiente urbano é reconhecida genericamente, por usuários e não usuários. Com o metrô, veio uma

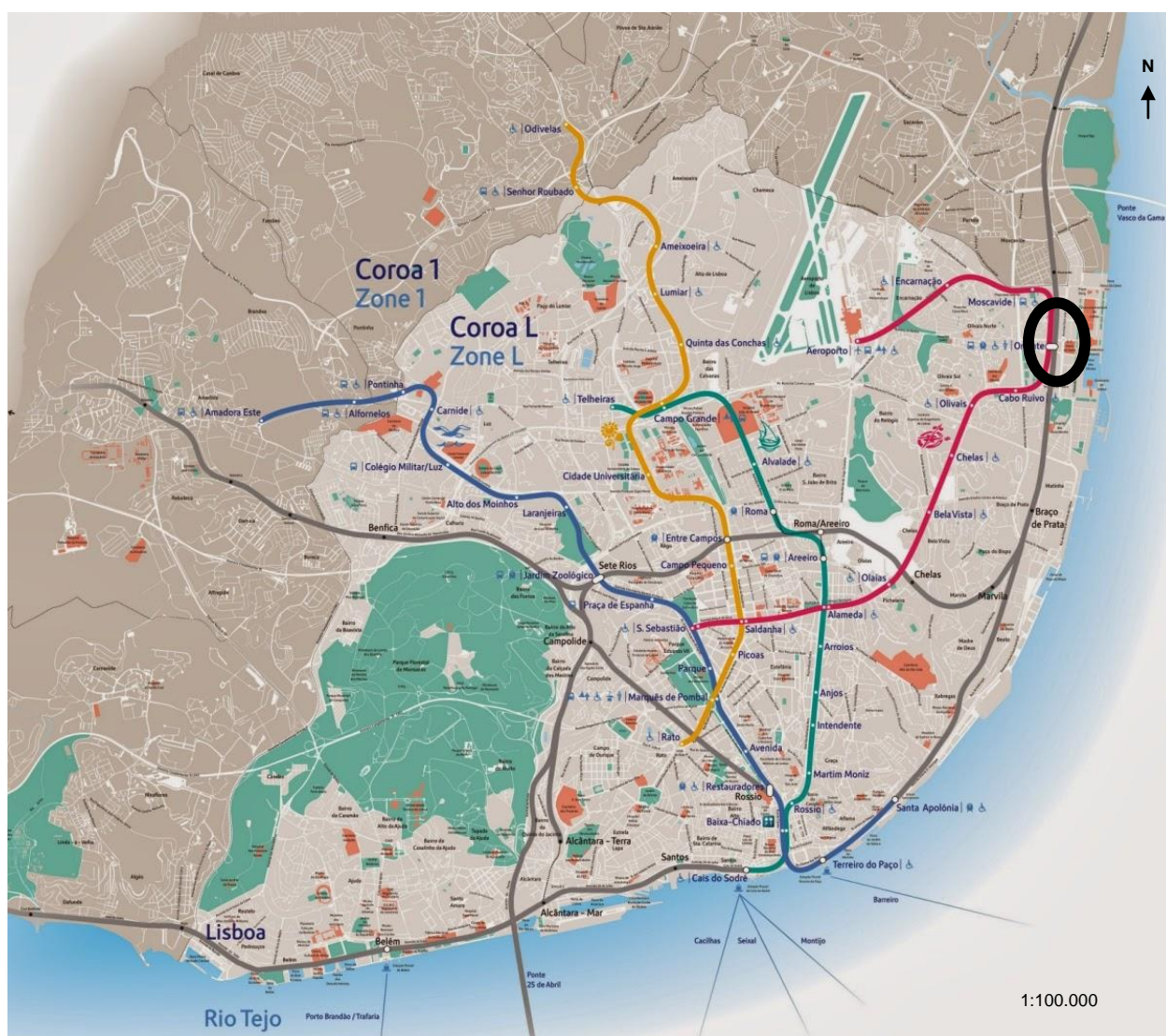
melhoria das condições e da segurança na circulação, gerando mais conforto e bem-estar para a população. Efetivamente, o projeto é visto por muitos como um marco na melhoria da qualidade de vida na AMP.

Além de referência visual fundamental, as estações do metrô tornaram-se um agente diferenciador da qualidade do ambiente urbano existente e um importante contributo para uma melhor legibilidade territorial. De fato, toda a intervenção urbana decorrente da implementação do sistema de metrô, produziu uma importante unidade territorial, logo mais coesão e melhor urbanidade, e um efetivo reforço da identidade metropolitana. A toda esta valorização está associado o fortalecimento dos níveis de competitividade territorial.

Lisboa

Outra cidade europeia que apresenta um exemplo de sucesso envolvendo processo de renovação urbana no entorno de estação de transportes coletivos é Lisboa. Em maio de 1998 foi inaugurada na capital portuguesa uma das mais modernas gares da Europa, na então denominada “Porta do Sol”, atual Avenida D. João II, tendo por motivo receber os largos milhares de visitantes que todos os dias rumaram à grande Exposição Universal que decorreu durante os meses de verão de 1998. Contam as estatísticas que apenas por esta “porta” intermodal tenham entrado mais de 50% da totalidade dos visitantes da EXPO’98. Hoje, o maior centro de confluência de trens, metrô e ônibus que ligam a capital portuguesa ao resto do país e à Europa, a Gare Intermodal de Lisboa, conhecida como Gare do Oriente (figura 8), conta já com quinze anos de história e suas características fazem com que, por si só, seja uma referência do cosmopolita bairro do Parque das Nações e um dos destaques turísticos da cidade.

Figura 8 - Posição da Gare do Oriente na Rede Metroviária de Lisboa



Fonte: Metropolitano de Lisboa (2014)


 Gare do Oriente

Foto 1 - Gare do Oriente (Lisboa)



Fonte: visaoglobal.org (2014).

Assegurando a confluência de toda a rede de transportes públicos que serve a zona oriental de Lisboa, articulando metrô, trem, ônibus e também os táxis, a Gare do Oriente, dada a beleza do seu traço arquitetônico, da autoria do catalão Calatrava, merece ser visitada. Trata-se de um elemento essencial, simbólica como funcionalmente, de uma zona ribeirinha profundamente renovada, com áreas habitacionais, hotéis, produtoras de audiovisual e o moderno shopping Vasco da Gama, no lugar de um espaço industrial obsoleto. Este espaço, dito Parque das Nações, reúne além disso inúmeras atrações, nomeadamente parques e jardins com vista panorâmica para a ponte Vasco da Gama, o Oceanário, o Pavilhão do Conhecimento e o Meo Arena, onde têm lugar grandes concertos, espetáculos do Circo Soleil e outros eventos de grande projeção.

Do ponto de vista qualitativo podemos considerar que o processo de renovação no entorno da Gare do Oriente buscou contribuir também para um equilíbrio sócio-urbanístico da cidade, promovendo, do “lado pobre” a criação de uma nova centralidade em torno de uma grande interface de transportes, articulando diferentes meios de deslocamento, criando e relocando equipamentos estruturantes de nível metropolitano e reconstruindo uma frente de rio com cerca de 5 km de extensão, que integra o parque urbano do Trancão, o passeio ribeirinho e a Doca dos Olivais, em torno da qual se projetou uma área de recreio e lazer com um grau elevado de atratividade, além de proporcionar condições para a instalação de atividades do terciário especializado e investigação, numa área dotada de grande acessibilidade.

Toronto

Em grandes cidades (muitas vezes em locais com climas hostis) são freqüentes as passagens subterrâneas, em geral conectadas com estações de metrô, e que em muitos casos podem incluir grandes empreendimentos, como os shopping centers. Exemplos são encontrados em Buenos Aires, Santiago, Pequim, Hong Kong, Nova Délhi, Osaka, Tóquio, Moscou, Singapura, Taipei, Bangkok, Chicago, entre muitas outras cidades.

Alguns desses locais são mundialmente conhecidos e considerados especialmente interessantes, como o metrô de Estocolmo, o metrô de Londres e a parcela subterrânea do Fórum Des Halles em Paris. Mas um dos exemplos mais notáveis de verdadeiras cidades sob a terra é encontrado no Canadá, especialmente na cidade de Toronto. Não se trata de uma cidade na mais precisa acepção do termo (na prática, assemelha-se mais a grandes shoppings subterrâneos), mas a escala e as funções que assume no cotidiano da cidade em que se encontra faz com que passe a receber essa denominação.

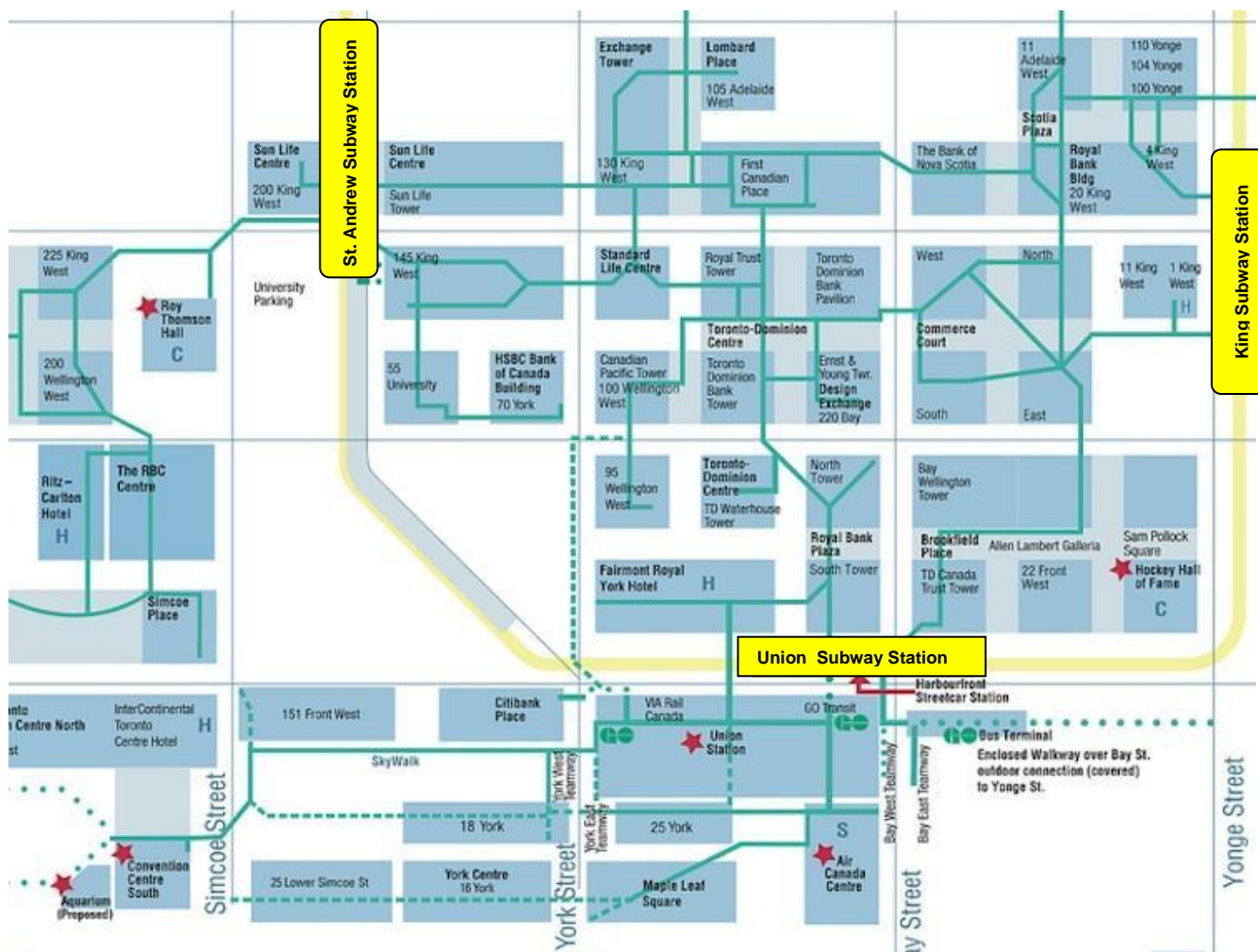
Localizada na província de Ontário, Toronto é a maior cidade canadense e quarta da América do Norte (atrás de Nova York, Cidade do México e Los Angeles) e tem uma característica que a diferencia de suas congêneres de tamanho: a cidade subterrânea, conhecida como "*Path*" - caminho, em inglês. A partir principalmente da década de 1960, desenvolveu-se em Toronto, através da ação sistemática de algumas construtoras, galerias subterrâneas interligadas às estações de metrô e trem e aos edifícios e estabelecimento das áreas envolventes, com alta concentração de funções e pessoas. O grande crescimento do Path aconteceu contudo a partir da década de 1970. De acordo com informações da prefeitura de Toronto, o Path tem hoje cerca de 371 mil metros quadrados de construção, abrigando 1200 empreendimentos e empregando por volta de 5 mil pessoas. Os corredores do subterrâneo conectam 50 prédios, 20 estacionamento, seis estações de metrô, além de entradas para seis hotéis e para o maior shopping da cidade, o Eaton Centre, que tem cerca de 200 lojas. São locais com fluxos diários de pessoas muito elevados, levando Nigriello (1997) a dizer que o "Underground" de Toronto possa ser o maior sistema subterrâneo de vias de pedestres já construído, contendo vários tipos de serviços e lojas (foto 2). Por esse motivo, os empreendimentos mais recentes em Toronto, localizados nas áreas envolventes desse sistema, têm como ponto fundamental sua ligação com o "underground" e o sistema metroviário (figura 9).

Foto 2 - Galerias interligadas às estações de metrô e trem em Toronto



Fonte: Google.

Figura 9 - Principais estações metroviárias no Path de Toronto



Fonte: Urban Toronto.ca (2009).

Nigriello (op cit., apud SANTOS, op cit.) expõe que toda a ação de implantação do "Underground" considerou as necessidades dos pedestres no centro de Toronto, com avaliação da qualidade dos espaços que seriam objeto de intervenção, além de ter em consideração: a ligação entre quadras, integrando espaços públicos; a utilização tanto do subsolo quanto do espaço no nível das ruas para realizar essas ligações; a promoção do acesso direto às estações do metrô, com ampliação da capacidade das mesmas; a criação de espaços abertos, com áreas verdes e variedade de atividades e a implantação de sinalização, mobiliário, guarda-volumes e de elementos que facilitassem a identificação dos locais. Os estudos ainda consideraram a possibilidade de reurbanização de áreas onde fosse crítica a realização de conexões para os pedestres, num resultado marcado por um conjunto incrível de galerias, onde as mais variadas atividades acontecem durante as horas de operação do metrô, ou seja, das 5h30 da manhã até a 1h da manhã do dia seguinte.

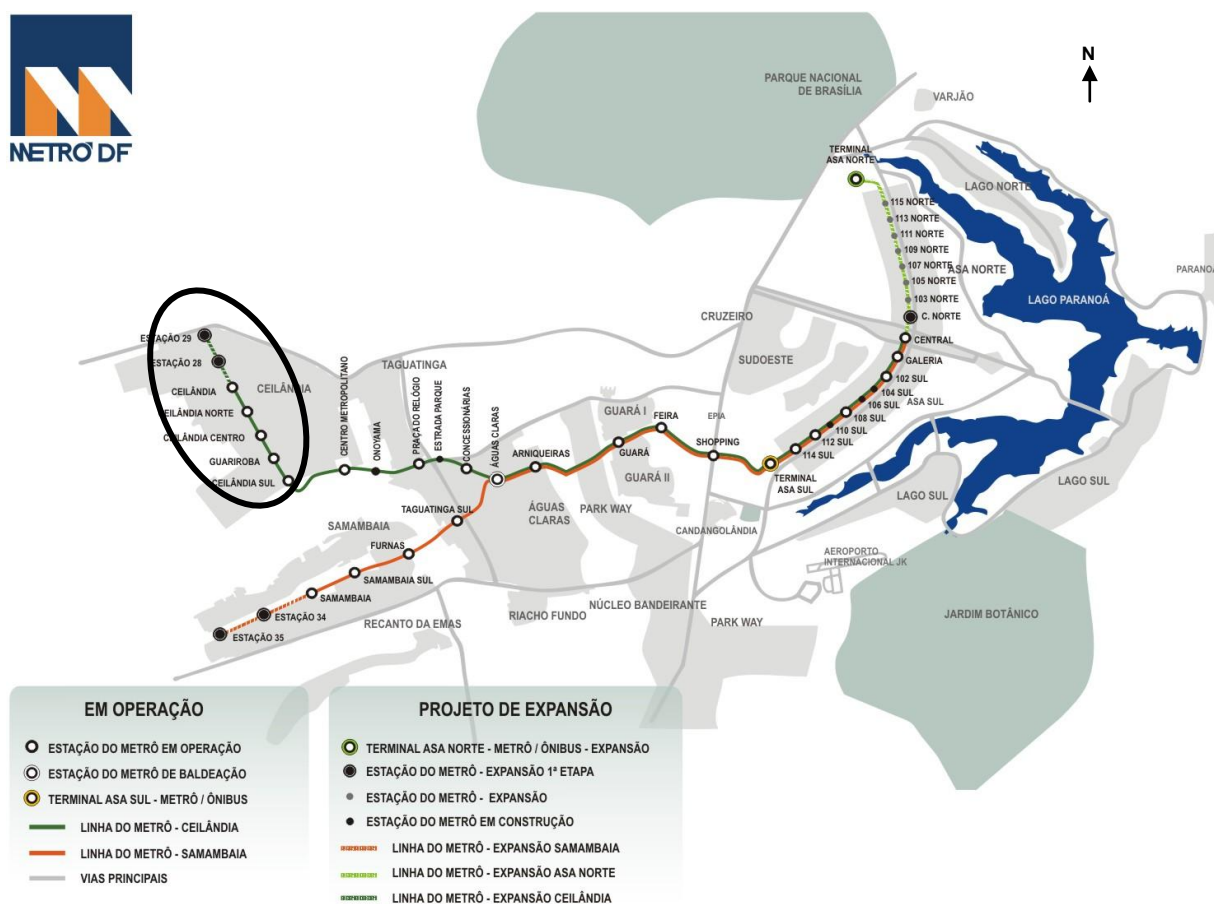
Em 2010 a prefeitura de Toronto iniciou um projeto de expansão do Path. Quando estiver concluído, estima-se que esse complexo subterrâneo terá 60 quilômetros de extensão e um total de 170 pontos de acesso.

Toronto não é a única cidade canadense a ter um complexo subterrâneo. Montreal, em Quebec, também possui um conjunto de galerias com cerca de 32 quilômetros de extensão, embaixo de uma área de 12km². A essa enorme cidade subterrânea dá-se o nome de "RÉSO". Como em Toronto, tudo começou com pequenas ligações subterrâneas feitas entre pontos importantes da cidade a partir da década de 1960, devido em grande parte ao frio (média de -10°C). Novos túneis foram criados ligando essas passagens à estação central de metrô da cidade. Aos poucos, esse pequeno circuito integrado foi se tornando um dos locais mais movimentados da cidade. Isso estimulou a adição de lojas, centros de exposições e outros empreendimentos. O sistema foi crescendo, ganhando ligações a outras estações de metrô, novos acessos por terra, até chegar ao que é hoje – e que ainda está em crescimento. Hoje o interior do RÉSO conecta por baixo da terra diversos edifícios de apartamentos, nove hotéis, edifícios de escritórios, shoppings, cinemas, supermercados, restaurantes, museus, etc.

Brasília

A proposta feita na última década para a requalificação da área central da Ceilândia, cidade satélite de Brasília, decorre de um leque de oportunidades para o desenvolvimento de atividades e serviços decorrentes da expansão da linha verde do Metrô do Distrito Federal. O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal propôs em 2007 a estratégia de dinamização de áreas urbanas, em que se inclui o eixo Ceilândia, atendido pelo transporte metroviário (figuras 10 e 11), buscando distribuir e incentivar a instalação de estabelecimentos e serviços de grande envergadura, de maneira mais equilibrada pelo território do Distrito Federal, reforçando a oferta de emprego fora da área do Plano Piloto.

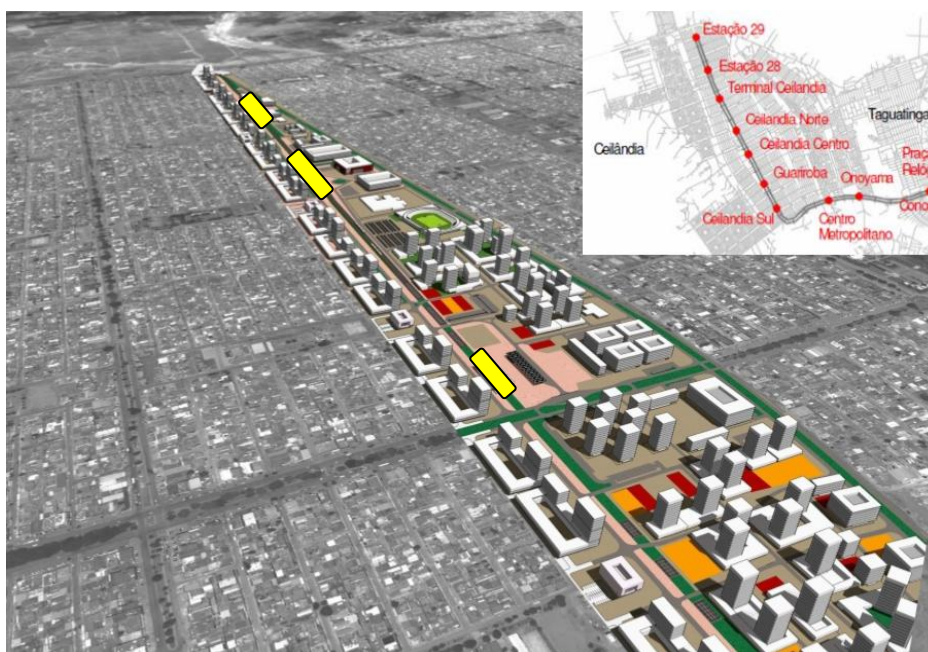
Figura 10 - Rede Metroviária de Brasília - DF



Fonte: Metropolitano de Brasília (2014, sem escala).

○ Área do projeto de expansão no eixo metroviário da Ceilândia.

Figura 11 - Dinamização de áreas urbanas no Eixo da Ceilândia



Fonte: Metropolitano de Brasília (2014).

 Estações metroviárias

Dentre os objetivos da intervenção elencados no plano para o Eixo Ceilândia, encontra-se a requalificação de alguns espaços urbanos, a diversificação das atividades e a renovação de áreas obsoletas e degradadas, a partir de um programa que coloca a sua ênfase na habitação e na promoção da multifuncionalidade (SEDUMA, Documento Técnico do Plano Diretor de Ordenamento Territorial, 2007).

Nesse plano inclui-se a implantação de um novo campus da Universidade de Brasília, na proximidade da estação metroviária 22, a criação de um Centro Administrativo do Governo do Distrito Federal e oferta de residências na área central de Ceilândia, reafirmando a cidade como importante centralidade regional.

Devido à grande extensão da área de intervenção, o estudo urbanístico procura criar identidades diferenciadas para os diversos trechos urbanos, tendo como referência cada estação do metrô. O entorno da estação 23 foi caracterizado por atividades comerciais e culturais, com lotes capazes de receber um centro comercial com salas de cinema (seguindo solicitação da comunidade) que ofereça alternativa de comércio e serviços ao Centro Metropolitano, em especial ao campus da UnB. O entorno da estação 24 foi reorganizado para otimizar os grandes lotes institucionais

existentes, com a construção de um centro de ensino técnico e um centro comercial em seu entorno. Foi proposto também que neste ponto a área do Estádio Abadião seja ampliada com oferta de outras atividades esportivas, criando um complexo esportivo diversificado e moderno. Entre as estações 24 e 25, nas proximidades do Estádio Abadião, são propostos empreendimentos residenciais de grande porte, com áreas de lazer, tendo os embasamentos como amplas áreas comerciais e de serviços. Também são propostos, na proximidade do estacionamento público do Abadião, lotes destinados a acomodar instituições de ensino médio e superior, em especial aquelas cujos campus se encontram fragmentados pelo território, permitindo-se aqui a verticalização dos edifícios. O entorno da estação 25 acomodará um conjunto de edificações e lotes já alienados, reduzindo em alguns quarteirões a possibilidade de revisão da morfologia da área. Entretanto, onde é possível, são propostos lotes de maior dimensão para acomodar empreendimentos residenciais de grande porte. O entorno da estação 26 foi concebido como uma área destinada à produção, que poderá acomodar indústrias de tecnologia e informação, complementares ao setor de indústrias da Ceilândia.

O estudo propõe ainda a requalificação de uma importante via chamada N1, transformando-a em via de mão única, com espaços para ciclovias e ampliação das áreas de pedestres e, ainda, a reestruturação algumas vias locais. Procura-se assim corrigir os problemas de sistema viário decorrentes da implantação do metrô, abrindo também a possibilidade de transformação de um conjunto de quarteirões ao longo da via N1, com maior intensidade construtiva num parcelamento realizado com lotes de maior dimensão que aceita construções mais verticalizadas.

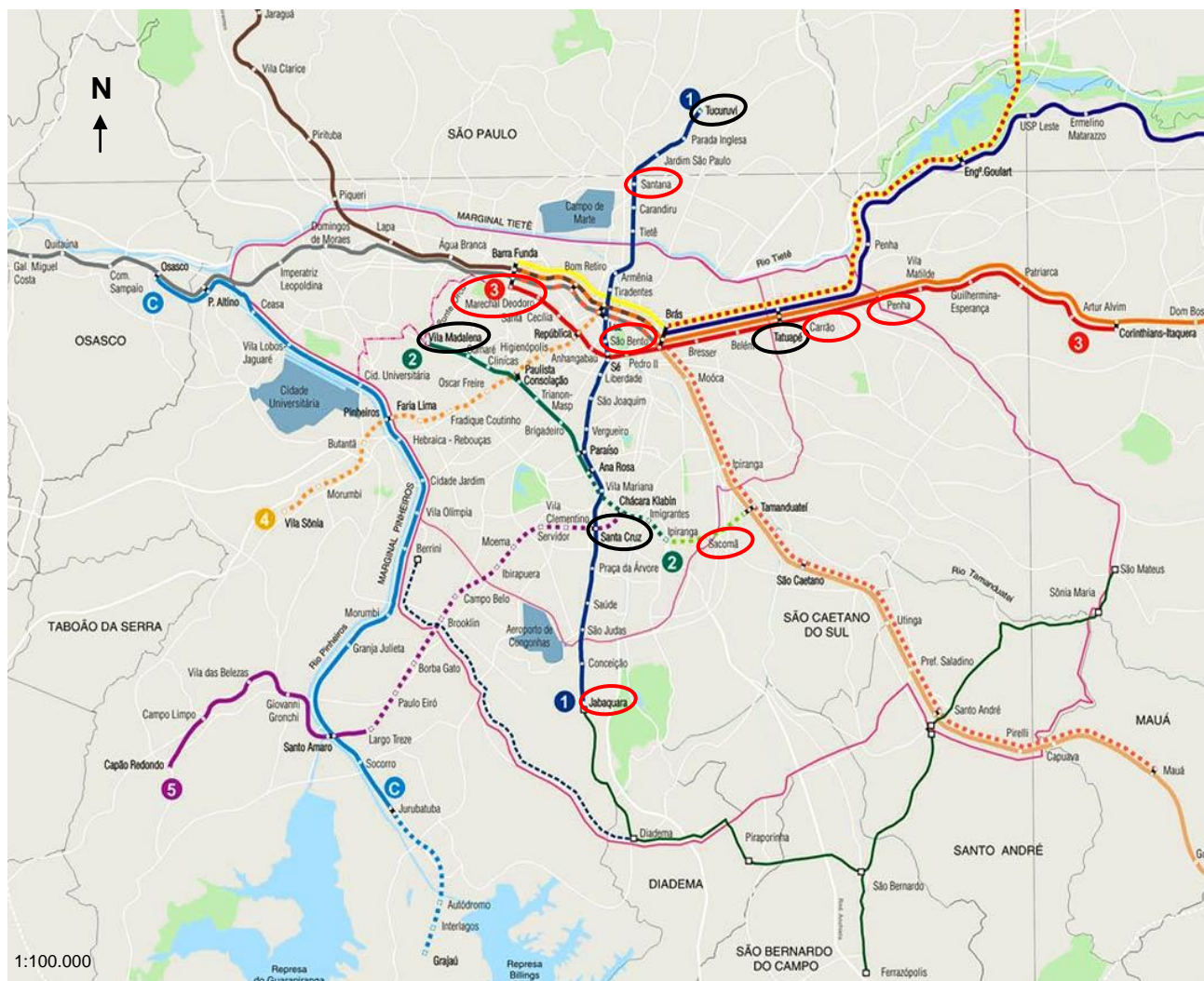
Essas ações conjuntas envolvendo transporte metroviário e uso do solo no eixo da Ceilândia, objetivam, além de novas áreas para investimentos e reprodução do capital, produzir transformações urbanas estruturais em áreas já dotadas de certa infra-estrutura e que se encontram ociosas ou degradadas, melhorias sociais e ambientais, procurando atender não apenas uma questão de demanda por transportes, mas também a produção, num médio e longo prazo, de um espaço urbano mais equilibrado e disponível em termos de oportunidades, atividades e serviços.

São Paulo

A Companhia do Metropolitano de São Paulo vem desde o fim da década de 1990 estabelecendo algumas ações e projetos visando a implantação de empreendimentos comerciais e de serviços no entorno de suas estações, buscando assim uma forma de assegurar uma rentabilidade que não esteja atrelada diretamente à tarifa, com participação nos lucros de alguns dos empreendimentos. Registrando um aumento de passageiros de 44% em cinco anos (Folha de São Paulo, 2012), tem um plano de expansão que visa triplicar a rede até 2018 e incluirá uma série de investimentos no entorno de suas estações.

Desde 1997 quatro shoppings se instalaram no entorno de estações do metrô paulistano: Tatuapé (novembro de 1997), Santa Cruz (novembro de 2001), Boulevard Tatuapé (maio de 2007) e Itaquera (novembro de 2007), que atraem pelo menos 300 mil pessoas todos os dias, segundo a Folha de São Paulo. Todos são articulados com o metrô e terminais de ônibus, atraindo consumidores de longe, onde apenas o Santa Cruz não tem ligação com os trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Em abril de 2013 foi inaugurado o Shopping Metrô do Tucuruvi e em 2014 foi implantado um empreendimento similar junto à estação da Vila Madalena, estando em avaliação empreendimentos para as estações de Jabaquara, Santana, Carrão, Penha, Marechal Deodoro (Santa Cecília), São Bento e Sacomã (figura 12).

Figura 12 - Principais estações da rede metroviária de São Paulo com projetos de empreendimentos comerciais e de serviços no seu entorno



Fonte: Metrô de São Paulo (2014).

○ Estações com projetos implantados ○ Estações com projetos em vias de implantação

Vários debates têm levantado sugestões para a presença de atividades mais diversificadas nos novos empreendimentos, incluindo unidades de saúde e assistência médica, centros de ensino, balcões de emprego, cursos profissionalizantes e equipamentos do Estado de atendimento à população (Poupatempo e similares). Outro ponto que vem sendo discutido é que os novos projetos sejam acompanhados de um estudo que identifique as carências e principais necessidades da população do entorno, procurando satisfazê-las ao

máximo, rompendo com a ideia de um empreendimento fechado que nega e segrega a cidade, não promovendo a circulação e a conexão das pessoas com as ruas do entorno, uma ideia que, como defendem vários autores, é ultrapassada e ficou no século XX.

Curitiba

A Capital do Estado do Paraná vem desenvolvendo nas duas últimas décadas diversas unidades de serviços chamadas "*Ruas da Cidadania*", sedes das Administrações Regionais que coordenam a atuação de secretarias e outros órgãos municipais nos bairros, incentivando o desenvolvimento de parcerias entre a comunidade e o poder público e oferecendo à população dos bairros serviços municipais, além de serviços das esferas estadual e federal.

A primeira Rua da Cidadania foi a do Carmo (foto 3), no bairro Boqueirão, com uma área de 20 mil m², inaugurada em 29 de março de 1995, contando a cidade atualmente com nove unidades idênticas.

Foto 3 - Rua da Cidadania no Terminal do Carmo em Curitiba



Fonte: Vitruvius (2014)

Mapa 2 - Localização dos principais projetos das Ruas da Cidadania em Curitiba



Fonte: Prefeitura Municipal de Curitiba (2014).

★ Projetos de Ruas da Cidadania implantados

As Ruas da Cidadania estão localizadas nos terminais e nós do sistema de transporte urbano, onde são oferecidos diversos serviços à população, nas áreas de saúde, justiça, policiamento, educação, cultura, esporte, habitação, meio ambiente, urbanismo, serviço social e abastecimento, entre outros. Existem também espaços destinados a pequenos estabelecimentos comerciais e cafés. Nos últimos anos têm sido consideradas um importante símbolo de descentralização administrativa e ponto

de referência e encontro para os usuários dos serviços de transportes públicos, atendendo às necessidades e aos direitos do cidadão em vários setores.

1.15 - Algumas considerações sobre o capítulo

A abordagem sobre as principais transformações pelas quais as cidades vêm passando recentemente e o papel exercido pelo sistema de circulação e transporte coletivo nessas transformações, é de grande importância na compreensão de como o aproveitamento do entorno das estações de transportes coletivos foi e vem sendo valorizado por inúmeros setores do mercado. Projetos e ações de tal natureza fizeram surgir, principalmente a partir da década de 1990, propostas políticas e de planejamento voltadas para um aproveitamento e uso mais sistemático do entorno desses equipamentos, aumentando o interesse de vários investidores, comerciantes e consumidores pelas potenciais vantagens que possam oferecer.

Isto acabou levando à importantes transformações no entorno de estações metroferroviárias, com casos pelo mundo e também no Brasil. Boa acessibilidade, praticidade, conexão intermodal e integração de vários usos e funções, são algumas das características que vêm fazendo desses espaços locais onde é possível residir, estudar, trabalhar, fazer compras, utilizar serviços e se divertir, podendo mesmo, em alguns casos, constituir importantes complexos multiusos.

As experiências apresentadas não devem ser compreendidas como um receituário ou modelo pronto para ser empregado indiscriminadamente nos mais diversos contextos urbanos. Reconhece-se contudo que tais experiências sinalizam possíveis caminhos e ações que permitem repensar alguns aspectos da relação entre transporte e espaço urbano, contribuindo para uma melhor compreensão de cada situação e para a adoção de uma solução mais adequada.

No Brasil são grandes as dificuldades envolvendo política de transporte e uso do solo urbano, em virtude da ausência por décadas de políticas urbanas dessa natureza. Apesar disso, algumas experiências recentes vêm apresentando metodologia e objetivos que se aproximam bastante dos casos abordados inicialmente, como verificamos para as cidades de Ceilândia (Brasília-DF), São Paulo e Curitiba.

Em 2014 foi publicado pela EMBARQ Brasil o “Manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável - DOTS cidades”, inspirado no trabalho desenvolvido pelo CTS EMBARQ México, e tem a finalidade de orientar o desenvolvimento sustentável do transporte (GONÇALVES, 2015). A EMBARQ Brasil faz parte da Rede EMBARQ que foi criada como o programa de transporte sustentável do World Resources Institute (WRI), sendo responsável por auxiliar governos e empresas no desenvolvimento e implantação de ações sustentáveis para solucionar os problemas de transporte e mobilidade nas cidades (EMBARQ Brasil, 2014, apud GONÇALVES, op. cit.).

Diversas questões envolvendo transportes e cidade ainda não são tratadas de forma integrada no Brasil, porém perspectivas e possibilidades vêm se abrindo nos últimos anos, fomentando a realização de projetos e o desenvolvimento de políticas que integrem o planejamento das cidades ao preceitos do desenvolvimento orientado pelo transporte, abrindo caminho assim para se pensar na possibilidade de contextos urbanos mais coesos e menos desiguais.

As experiências estrangeiras revelam soluções mais complexas, englobando não só a implementação de atividades e serviços mas também moradias nas áreas próximas aos eixos de circulação, incluindo, principalmente, o desenvolvimento de áreas menos privilegiadas e legislação apropriada para a urbanização e gestão urbana. Estes e especialmente os exemplos que vimos no Brasil, podem ajudar na ponderação sobre ações que conjuguem políticas de transporte e uso do solo, com leis e regulamentações específicas, permitindo que a médio e longo prazo o transporte coletivo deixe de ser entendido como simples objeto de deslocamento de “massa”, amenizando as desigualdades na acessibilidade e mobilidade urbanas e proporcionando uma distribuição mais equânime de atividades e serviços na cidade, garantindo que a população de menor renda permaneça e usufrua desses serviços e atividades.

Nesse sentido, a generalidade das experiências mais recentes recomendam que os projetos de renovação urbana tenham na base da sua concepção inicial o aperfeiçoamento e aproveitamento da infra-estrutura de circulação e transporte, tendo em vista garantir que esses projetos sejam realmente sinônimo de melhoria para o conjunto da cidade.

Capítulo 2

Transporte, planejamento e o projeto metroviário no processo urbano do Rio de Janeiro

A ideia deste capítulo veio da compreensão de que o entendimento dos processos urbanos atuais, ou pelo menos de parte deles, bem como o planejamento e a implementação de novas ações, requer antes o conhecimento das transformações vivenciadas no tempo e suas implicações. Busca-se discorrer a respeito das principais políticas públicas desenvolvidas no Rio de Janeiro desde a segunda metade do século XIX, envolvendo transportes coletivos e uso do solo, abordando o papel atribuído aos transportes sobre trilhos na formação espacial urbana do Rio de Janeiro e os planos urbanísticos que levaram à idealização do transporte metroviário. Discute-se também um pouco sobre o planejamento urbano no fim do século XX e as propostas relativas ao planejamento dos transportes coletivos, na sua relação com alguns problemas sócio-espaciais e de circulação.

2.1- Formação do tecido urbano no Rio de Janeiro

O crescimento do tecido urbano no Rio de Janeiro foi caracterizado principalmente por duas formas distintas. Primeiro, as zonas sul e norte, sendo habitadas por uma classe média-alta, atendidas pelo Estado na questão de infraestrutura e serviços públicos de qualidade. Segundo, a produção de um subúrbio imediato e outro distante, como local de moradia da força de trabalho, quase sem apoio do Estado.

O modelo do Rio tende a ser o de uma metrópole de núcleo hipertrofiado; concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis; cercado por estratos urbanos periféricos, cada vez mais carentes de serviços e de infraestrutura à medida em que se afastam do núcleo; e servindo de moradia e de local de exercício de algumas outras atividades às grandes massas de população de baixa renda (BRONSTEIN E SANTOS, 1978, p. 8).

Bronstein e Santos (op cit.) defendem que esse processo, assim como das demais áreas metropolitanas brasileiras, nada tem de anormal, não sendo mais do que a expressão espacial mais acabada dos sistemas de divisão do poder político e das conseqüentes formas de distribuição de renda no país, representando no espaço as dificuldades e contradições do modelo capitalista no Brasil. Entretanto, os mesmos autores consideram existir nesse processo um certo paradoxo – numa proximidade a exemplos terceiro mundistas e afastamento às situações mais habituais na América do Norte ou na Europa Central e do Norte –, conforme eles mesmos destacam.

A área metropolitana do Rio sofre de paradoxo básico: por ter de ser igual às metrópoles externas das quais depende, o Rio se configurou de forma exatamente oposta à elas. De fato, enquanto nas áreas metropolitanas americanas, por exemplo, as camadas de maior poder aquisitivo – para que pudessem gozar das amenidades da urbanização moderna – buscaram as periferias em soluções de baixa densidade de ocupação do solo, pelo mesmo motivo as classes mais altas no Rio se concentraram no núcleo, em soluções de elevadas densidades. Por outro lado, o núcleo e sua periferia imediata nas cidades americanas foram abandonados pelos mais ricos, que os deixaram como local de moradia para os pobres, obrigados a suportar todos os ônus da urbanização, tais como degradação edilícia, poluição, falta de segurança. No Rio, a localização no núcleo é mais valorizada que estes ônus, que afinal são preferíveis a outros, advindos da escassez de recursos para aplicação urbana (infra-estrutura urbanística, sistema de transportes, equipamento social). Como consequência, os pobres são obrigados a ir para as periferias e a morar em condições precárias (BRONSTEIN e SANTOS, op cit., p. 8).

Os mesmos autores afirmam ainda que embora o modelo de configuração espacial no Rio se diferencie do americano no tocante a forma, a essência é a mesma para ambos, ou seja, um privilégio urbano das camadas mais ricas da população, em detrimento das camadas mais pobres.

A diferença é apenas formal e se baseia na enorme afluência das populações ricas das cidades norte-americanas, o que permitiu alocar recursos de infra-estrutura e de equipamento urbanístico em locais dispersos e pouco densos, fazendo com que se “destrua” a cidade pela fuga dos ricos. Isto condicionou a transferência da renda e deixou os terrenos de maior valor (os do núcleo) abandonados aos pobres, que não tinham condições de mantê-los, nem à dispendiosa infra-estrutura correlata. No Rio não ocorreu a mesma afluência e os recursos aplicáveis em bens urbanísticos foram raros. A solução foi amontoar os ricos em torno destes pouco bens para que pudessem desfrutá-los ao máximo; e impedir a entrada dos pobres no núcleo (de que se

encarregou a empresa privada, através da especulação imobiliária); ou expulsa-los para fora dele (de que se encarregaram certos planos de governo), sem preocupação pela sua necessidade de acesso fácil ao mercado de trabalho, que em sua grande maioria permaneceu localizado no centro ou em suas cercanias (BRONSTEIN e SANTOS, op cit. p. 9).

A metrópole do Rio de Janeiro já apresentava no início do seu processo de constituição (séc. XIX) um alto grau de fragmentação. CASTELLS (1983) nos diz que a ordem espacial de uma cidade corresponde às práticas sociais resultantes de conflitos entre as classes sociais urbanas. A luta pelo poder reflete-se na luta pelo domínio do espaço, marcando a forma de ocupação do solo urbano; por outro lado, a recíproca é verdadeira: na maior parte das cidades a forma de organização do espaço condiciona e assegura a concentração de atividades produtivas e dos meios de consumo coletivos (BRONSTEIN e SANTOS, op cit.).

A estrutura metropolitana fluminense passou assim por um processo de expansão significativo através da intensificação das relações centro-periferia, crescimento este bastante complexo e caracterizado por uma multiplicidade de pólos secundários. Embora muitos atribuam essa formação espacial de núcleos independentes a aspectos naturais, como por exemplo a topografia da cidade, é certo também que o sistema de transporte exerceu forte influência nesse processo.

A configuração urbana do Rio de Janeiro ligou-se não apenas ao desenvolvimento viário, mas também ao desenvolvimento capitalista, visto que o avanço do tecido urbano ocorreu por necessidades produtivas. Após a proclamação da República, quando o Brasil se integra mais fortemente no sistema econômico internacional, com a exportação do café, o Rio de Janeiro é influenciado por esse contexto. As políticas de transportes de massa atuam nesse processo de mudança político-institucional, viabilizando a expansão da cidade e solidificando a relação complementar núcleo/periferia. Para Abreu (2006) é nesse momento que a ocupação da cidade se define, onde os bondes, primeiro movidos a tração animal e depois a energia elétrica, foram voltados para atender as zonas sul e norte da cidade, mas também os subúrbios, e os trens atendem diretamente esses últimos. Nessa interação entre processos econômicos, sociais e políticos é que podemos de alguma forma, mesmo que de maneira sucinta, compreender as principais ideias que nortearam a estruturação do modelo de transporte público no Rio de Janeiro.

2.2 - Transportes sobre trilhos e expansão urbana

As três últimas décadas do século XIX representaram para o Rio de Janeiro um período de forte expansão urbana, a que se associam a inauguração do trecho inicial da estrada de Ferro Central do Brasil, em 1858, que veio permitir a ocupação de vários pontos do subúrbio carioca e, no final da década de 1860 a implantação das linhas de bondes de tração animal que veio viabilizar a expansão do tecido urbano para as zonas sul e norte da cidade.

Os trens e os bondes participaram efetivamente do processo de expansão, porém costuma considerar-se que eles o fizeram de forma diferenciada. Os trens teriam servido pontos da cidade mais distantes do centro, ocupados por um grupo alijado da área central e sem condições financeiras de habitar os locais mais próximos daquela. Os bondes por sua vez viabilizariam o deslocamento das classes mais abastadas para novos pontos de ocupação, como a zona sul, por exemplo. Porém, este meio de transporte também atuou de forma efetiva nos chamados subúrbios ferroviários (FERNANDES, 1996), o que contradiz a leitura dual, de que é boa prova, segundo Fernandes (op cit.), a ação da Companhia Ferro-Carril Vila Isabel, que prolongou seus trilhos até o Engenho Novo (mapa 3). Com este papel os bondes tiveram importante atuação não somente na ocupação de parte da cidade como também sobre o padrão de acumulação do capital (ABREU, op cit.), como se pode verificar pelo capital cafeeiro empregado na construção de imóveis nos locais atendido pelo bonde. Entretanto, o capital internacional atuava provendo de infraestrutura urbana as áreas por onde passavam os bondes e muitos bairros surgiram como produtos da ação conjunto desses dois tipos de capitais.

Esses dois meios de transportes participaram assim do crescimento metropolitano da cidade, bem como de sua reprodução, facilitando o estabelecimento de um quadro complementar entre centro e subúrbio. Ferreira dos Santos (in ABREU, op cit., p. 44) esclarece:

Trens e bondes foram sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. Mas o caráter de massa desses meios de transporte tem de ser relativizado, como também devem ser relativizados os seus papéis frente ao ambiente urbano. É que trem, bondes e, mais tarde, ônibus (e os sistemas viários correspondentes) só vieram “coisificar” um sistema urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica do espaço e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde fez a zona sul porque as razões de ocupação seletiva da área já eram “ realidade”... Já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias, por exemplo).

2.3 - Os bondes e sua articulação com o mercado imobiliário

Conectando o alto da Tijuca com a Praça Tiradentes, a primeira linha de bonde (tração animal) foi instituída em 1859. No início da década de 1860 as locomotivas a vapor começaram a substituir os veículos de tração animal, circulando estes até por volta de 1866, quando entraram em regime de falência. No ano de 1868 foi concedido à Botanical Garden Railroad Company o primeiro trecho de uma linha de bonde, cobrindo a área do Centro ao Jardim Botânico. A primeira parte dessa nova linha ia da rua do Ouvidor ao Largo do Machado. Ao atingir o bairro do Jardim Botânico, a linha de bonde já servia também o elegante bairro de Botafogo, moradia de famílias abastadas.

Várias outras empresas do ramo de transportes por bonde surgiram depois da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, levando o domínio dos bondes também em direção à zona norte. O transporte esboçava assim o seu papel na estruturação urbana da cidade, servindo de instrumento à reprodução de seus modelos sócio-espaciais.

A companhia de São Cristóvão atendia os bairros do Rio Comprido, Caju, São Cristóvão e Santo Cristo, enquanto os bairros de Vila Isabel, Andaraí e São

Francisco Xavier eram atendidos pela Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel. Esta última surgiu a partir de uma concessão do governo em favor do Barão de Drummond, para que este implantasse uma linha de trilhos urbanos partindo do Centro para os bairros do Andaraí, Grajaú, Maracanã, Vila Isabel, Engenho Novo e São Francisco Xavier. Algumas outras linhas ligavam estações ferroviárias com áreas urbanizadas, revelando assim um certo sistema de distribuição, a composição inicial de uma rede de transporte, na época já muito importante para a reprodução da cidade.

Neste contexto, torna-se fundamental ressaltar a ação do capital imobiliário que é feita a partir dos investimentos no sistema de transportes. Cardoso (1986) afirma que todo o Vale do Andaraí, conhecido hoje como o bairro do Grajaú, foi fruto do empreendimento de duas empresas imobiliárias que ali atuaram, dando origem a dois loteamentos: o mais antigo, que foi denominado Grajaú, foi um dos projetos imobiliários da Companhia Brasileira de Imóveis e Construções, e o mais recente, denominado Vila América, foi criado pela Empresa T. Sá e Companhia (CARDOSO, op cit.). Ainda segundo a autora, a atuação da Companhia Brasileira de Imóveis e Construções não se restringiu apenas ao Grajaú e à produção de moradias. Ela também atuou em vários outros bairros do Rio de Janeiro, ora abrindo ruas e avenidas, ora saneando, loteando e vendendo grandes áreas, ou seja, atuando também como promotora fundiária. Era marcante a articulação existente entre o capital imobiliário e fundiário e as companhias de transportes da época, onde estas atuavam no sentido de proporcionar novos índices de acessibilidade e mobilidade aos locais de atuação daquele. Cardoso (op cit.) ainda destaca dois outros fatos importantes que ocorreram no início do século XX: de um lado, a eletrificação das linhas de bondes, desestimulando, portanto, o plantio de capim que era feito no Vale do Andaraí para a alimentação dos animais utilizados anteriormente na tração dos carros; de outro, o crescimento da população carioca e a ampliação das camadas médias, estimulando a urbanização de novas áreas, agora dotadas de maior acessibilidade intra-urbana.

Entre as décadas de 1870 e 1890 a cidade do Rio de Janeiro foi marcada por um crescimento em direção aos locais servidos pelos bondes das Companhias de São Cristóvão e do Jardim Botânico, nas zonas norte e sul da cidade,

respectivamente. Exemplo disso foi a relação entre o bonde e o processo de loteamento em Vila Isabel. Abreu (op cit., p. 44) sobre isso nos diz:

A associação bonde/loteamento é bem exemplificada em vila Isabel, onde o bonde demandava o bairro do mesmo nome, criado em 1873 pela companhia arquitetônica, de propriedade de Drummond, em terrenos outrora pertencentes à família imperial (fazenda do macaco). Esse loteamento se destacava dos demais que se faziam na cidade, por suas ruas largas, a exemplo das cidades européias, dentre os quais se destacava o Boulevard Vinte e Oito de Setembro.

Na vertente sul da cidade o papel do bonde não era menor. A abertura do túnel velho em Botafogo, em 1892, serviu para que as linhas de bondes pudessem alcançar o trecho de Copacabana ao Leblon, antes pontos de difícil acessibilidade. As atenções do mercado se voltavam agora para os possíveis usos residenciais do solo nas áreas praianas. Com a implantação do bonde movido a tração elétrica, em 1892, pela Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, circulando no trecho entre a praia do Flamengo e a rua Dois de Dezembro, o serviço atinge o Leme, graças à abertura pela Ferro-Carril do túnel novo, condicionando definitivamente a expansão urbana da cidade rumo a zona sul.

Os bondes elétricos revolucionaram os costumes da cidade, fazendo com que seus habitantes se transferissem progressivamente das acanhadas ruas do centro em direção as praias da zona sul e dos espaços menos densos da zona norte (BARAT, 1975).

O número crescente de passageiros transportados pelos bondes do Rio de Janeiro entre 1870 e 1930 (quadro 2), demonstram um aumento da mobilidade dos habitantes, associáveis ao incremento na acessibilidade, no quadro da reprodução dos capitais que comandaram tais processos, onde o setor de transporte foi peça fundamental.

Quadro 2 – Número de Passageiros Transportados pelos Bondes entre 1870 e 1930 no Rio de Janeiro

ANO	PASSAGEIROS (POR ANO)	ACRÉSCIMOS ANUAIS (%)
1870	6.203	-
1876	14.791	15,6
1881	19.905	6,1
1886	41.650	15,9
1891	57.737	6,7
1896	72.900	4,8
1905	110.571	4,2
1910	135.800	4,2
1915	191.508	7,1
1920	283.009	8,1
1925	374.633	5,8
1930	456.965	4,0

Fonte: Noronha dos Santos (1975).

Ressalta-se que em 1930 a população do Rio de Janeiro já era de aproximadamente 1,5 milhões de pessoas (IBGE), com aproximadamente 30% utilizando o bonde como meio de transporte.

A mobilidade e acessibilidade ganharam importância no fim do século XIX e início do século XX, criando a necessidade de ampliação do sistema de bondes no Rio de Janeiro (quadro 3).

Quadro 3 – Ampliação do Sistema de Bondes no Rio de Janeiro

ANO	EXTENSÃO DAS LINHAS (KM)	Nº DE CARROS	CARROS POR KM DE LINHA	MILHARES DE PASS/ANO POR CARRO
1890	251,4	453	1,80	104,9
1895	286,2	568	1,99	144,7
1905	290,0	610	2,10	181,3
1910	337,0	810	2,40	167,7
1915	379,0	979	2,58	195,6
1920	400,0	1.100	2,75	257,2
1925	417,0	1.237	2,66	302,9
1930	448,0	1.193	2,96	383,0

Fonte: Noronha dos Santos (op cit.).

Complementando os dados anteriores, há um outro fator fundamental para a reprodução espacial urbana, vislumbrado principalmente nas áreas atendidas pelo bonde: o adensamento populacional (quadro 4).

Quadro 4 - Adensamento populacional (Freguesias do Rio de Janeiro 1872-1930)

FREGUESIAS	1872	1890	CRESCIMENTO ANUAL 1872-1890
SANTANA	38,4	67,5	3,2
GLÓRIA	22,1	44,1	3,9
LAGOA E GÁVEA	13,4	33,4	5,2
SÃO CRISTÓVÃO	10,8	22,2	4,1
ESPÍRITO SANTO	13,8	31,4	4,7
ENGENHO VELHO	15,4	37,0	4,9
SUB-TOTAL	113,9 (42,7 %)	235,6 (45,5 %)	4,1
TOTAL DA CIDADE	266,8 (100 %)	518,3 (100 %)	3,7

Fonte: Barat (op cit.).

Os principais motivos desse adensamento populacional estavam ligados ao objetivo de uma população de baixa renda em morar próximo ao local de trabalho, razão dos inúmeros cortiços da cidade.

Os bondes assim já contribuía para uma certa separação sócio-espacial, em que alguns procuravam o lucro e se reproduzia a força de trabalho, com a estruturação do sistema de bondes, cujo papel foi tão intenso e significativo como viria a ser o trem mais tarde.

2.4 - Os trens urbanos, os loteamentos e a expansão dos subúrbios

Os trens urbanos no Rio de Janeiro surgiram pouco tempo depois da chegada das ferrovias no Brasil. A sua ação foi diferenciada do papel dos bondes, embora mantivesse a mesma essência: enquanto os bondes serviam as áreas já com um certo grau de urbanização e fragmentação espacial, os trens serviram locais com características fortemente rurais, pouco ou quase nada integrados à urbe.

A primeira linha de trens suburbanos, a Dom Pedro II (Central do Brasil), foi instituída em 1858 e o seu trecho inicial ia da atual Praça Cristiano Ottoni até Queimados, num total de 48 km (BARAT, op cit.). Em seguida, Engenho Novo e Cascadura ganharam suas estações, o mesmo ocorrendo com Nova Iguaçu, na época Maxambomba, todas abertas em 1858. A partir de 1860, conforme se incrementava o deslocamento populacional no sentido centro-periferia, outras estações foram inauguradas, como Piedade, Riachuelo, Sampaio, Engenho de Dentro, Todos os Santos, São Francisco Xavier e Madureira, está última em 1890.

Neste contexto o transporte ferroviário começa a exercer uma forte influência na produção do espaço da cidade. Abreu (op cit., p. 50) comenta:

A existência de uma linha de subúrbios até Cascadura incentivou de imediato a ocupação do espaço intermediário entre esta estação e o centro. Antigas olarias, curtumes, ou mesmo núcleos rurais, passam então a se transformar em pequenos vilarejos, e atrair pessoas em busca de uma moradia barata, resultando daí uma elevação considerável da demanda por transporte e a conseqüente necessidade de aumentar o número de composições e de estações.

Um novo espaço começava a configurar-se, com a circulação e a acessibilidade a ganhar grande importância. A efetiva separação dos locais de

trabalho e residência tornou o sistema de transporte elemento caro à produção, fazendo dele um aspecto primordial na reprodução sócio-espacial, garantindo farta mão-de-obra à nascente indústria no Rio de Janeiro e viabilizando a separação social e de usos do solo no espaço urbano.

Em consequência, em 1870 são colocados mais dois trens diários para atender a linha de Cascadura, o que favorece os empregadores e outros setores do capital, ao otimizar os horários do transporte com o período de entrada e saída dos locais de trabalho e ao ajudar a viabilizar os loteamentos. Esse processo favoreceu ainda mais a urbanização dessa faixa da cidade, dando origem a novas estações a partir de 1880, como Rocha, Derby Club, Quintino, Mangureira e Encantado, locais estes que passavam a abrigar uma força de trabalho fundamental para diversos setores do capital. O ir e vir diariamente nos deslocamentos casa-trabalho-casa não era apenas simples movimento, eram parte de um cotidiano estabelecido para atender ao novo sistema.

O resultado dessas ações sobre o espaço foi bastante significativo. Abreu (op cit., p. 50) destaca:

O processo de ocupação dos subúrbios tomou, a princípio, uma forma tipicamente linear, localizando-se as casas ao longo da ferrovia e, com maior concentração, em torno das estações. Aos poucos, entretanto ruas secundárias, perpendiculares à via férrea, foram sendo abertas pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadoras, dando início assim a um processo de crescimento radial, que se intensifica cada vez com o passar dos anos.

Noronha Santos, falando sobre Inhaúma, expressou-se assim:

De 1889 para cá, Inhaúma começou a progredir dia a dia, edificando-se em vários pontos da vasta e populosa freguesia confortáveis prédios, que podem competir com os melhores das freguesias urbanas. Foram retalhados os terrenos das antigas fazendas que ainda existiam. Bem poucos vestígios ficaram daqueles tempos em que o braço escravo era o cooperador valioso da fortuna pública e particular (NORONHA SANTOS, 1965, p.77).

Outras ferrovias foram implantadas, as quais junto com as já existentes influenciaram sobremaneira o crescimento suburbano da cidade.

A Estrada de Ferro (E.F.) do Rio do Ouro, onde o tráfego se iniciou em 1883, tinha em sua concepção original a função de levar para Tinguá os materiais necessários para a construção de uma nova rede de captação de água para

abastecer o Rio de Janeiro. Mais tarde o transporte de passageiros também passou a ocorrer na Rio do Ouro, numa linha que embora não viesse a ter o mesmo papel que a D. Pedro II, levou a que algumas localidades se desenvolvessem no seu eixo, como Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Coelho Neto e Pavuna. Note-se que foi ao longo dessa linha que o metropolitano veio estabelecer sua linha dois, no final do século XX, com repercussões espaciais diferenciadas em algumas áreas.

Mais significativa que a E.F do Rio do Ouro foi a E.F. da Leopoldina, instituída em abril de 1886 pela Rio de Janeiro Northern Railway Company. Seu trecho inicial, entre São Francisco Xavier e Duque de Caxias, gerou uma grande acessibilidade entre alguns núcleos e o centro da cidade, com destaque para Vigário Geral, Parada de Lucas, Cordovil, Penha, Ramos, Olaria e Bonsucesso, os quais alcançaram certo grau de desenvolvimento.

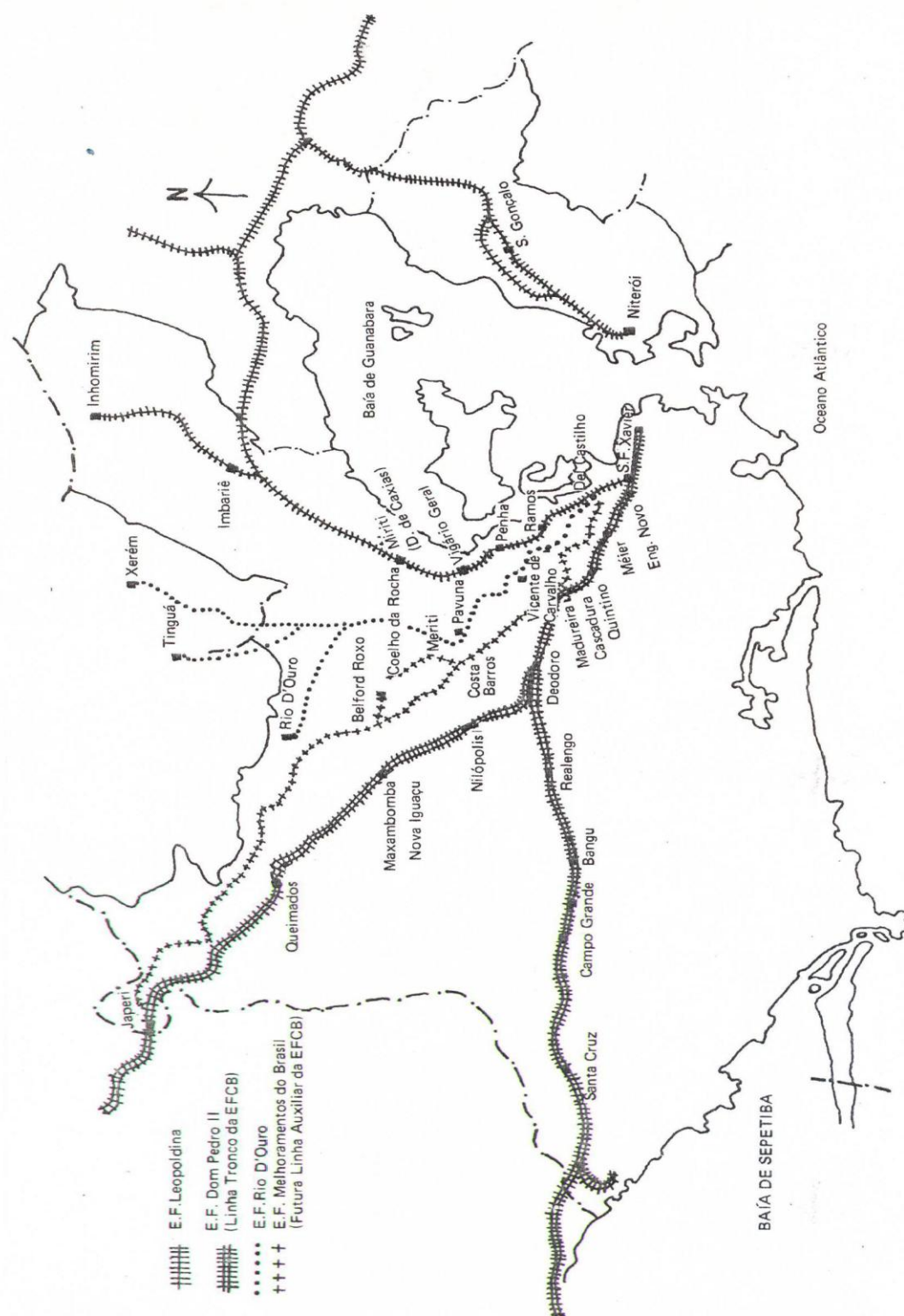
Com o novo esquema de circulação novas relações foram estabelecidas entre eles e a área central da cidade, promovendo o desenvolvimento físico, populacional e económico da cidade e permitindo ganhos de capital. Mais uma vez Noronha Santos nos serve de base para elucidação do tema:

Quatro trens de subúrbios trafegavam diariamente antes de 1897 na única linha que existia até Meriti (Caxias), com desvios em Bonsucesso, Penha e Parada de Lucas. O primeiro núcleo de habitantes dessa zona que mais acentuadamente prosperou foi Bonsucesso. Esta localidade e as de Ramos, Olaria e Penha, em pouco tempo, entre os anos de 1898 e 1902, tiveram os seus terrenos divididos em lotes, organizando-se simultaneamente empresas para a construção de prédios. Ramos transformou-se em empório comercial e num dos centros de maior atratividade na zona da Leopoldina Railway. (NORONHA SANTOS, 1934, p. 496 e 497).

Por fim, em novembro de 1893, entrou em funcionamento o primeiro trecho da E.F. Melhoramentos do Brasil, que no início do século XX receberia o nome de Linha Auxiliar, após ser incorporada à E.F. D. Pedro II (Central do Brasil). O trecho inicial ia da Mangureira até Sapopemba (atual Deodoro), viabilizando assim a incorporação de novas áreas residenciais e industriais, seguidas da construção de novas estações, como Del Castilho, Magno e Barros Filho.

Em fins do século XIX, a atuação do transporte sobre trilhos era essencial para compreender o crescimento da cidade (mapa 4).

Mapa 4 – Rede Ferroviária do Rio de Janeiro no Final do Século XIX



Fonte: Abreu (2006, sem escala).

Os subúrbios cariocas achavam-se em pleno crescimento no final do século XIX, porém quase que unicamente como núcleos dormitórios, o que demonstra o importante papel do transporte como elemento da reprodução das relações sociais de produção, tornando mais eficaz o uso da força de trabalho que agora reside longe do mesmo.

A continuidade espacial da cidade já é um fato visível no início do século XX. O Eixo da E. F. Central do Brasil é repleto de moradias, com inúmeras ruas e vielas, cuja atuação do transporte incorporava à cidade. (AURELIANO PORTUGAL, in ABREU, op cit., p. 53).

Para o autor, o mesmo aconteceu nos trechos servidos pela E.F. Leolpodina, Linha Auxiliar e Rio do Ouro. Aureliano complementa afirmando que esse espaço suburbano dependia do centro da cidade para quase tudo. No decênio 1886-1896 cerca de 30 milhões de passageiros passaram pela estação Central do Brasil, numero esse que se comparado aos mais 70 milhões de pessoas transportadas pelos bondes em um único ano, não representava muito. Para Noronha Santos, entretanto, isso já era o esboço de uma crise dos transportes:

A crise do transporte não ficou circunscrita ao bonde. Nos trens de subúrbios constituía, já naquela época, um verdadeiro martírio viajar pela manhã ou a tarde. O povo acotovelava-se nas estações principais, debatendo-se em horas de maior afluência de passageiros, como se fosse um bando de lutadores ofegantes, para alcançar um lugar no trem, onde se apinhava gente de toda casta. (NORONHA SANTOS, 1934, p. 314).

A partir de 1886 a demanda por transporte ferroviário explode. No período entre 1890 e 1910 concretiza-se a ocupação dos subúrbios, onde o transporte ferroviário atuou como um importante fator de crescimento urbano. Para Barat (1975) os níveis de movimento de passageiros dos trens influenciaram menos no desenvolvimento da cidade, quando comparados ao bonde. Porém, Barat defende que os trens suburbanos foram decisivos para o crescimento populacional de freguesias mais afastadas do centro, como Inhaúma e Irajá, contribuindo assim para a formação da Metrópole Fluminense. Outro aspecto que merece destaque foi a eletrificação da rede da E.F. Central do Brasil, na década de 1930, com novas estações a ligarem fortemente bairros da periferia à área central, consolidando-se assim a constituição de uma região metropolitana.

2.5 - Transportes sobre trilhos e formação sócio-espacial fluminense - o que essa relação significou?

Os bondes e os trens urbanos constituíram por longo tempo o principal sistema de transporte de massa no Rio de Janeiro, com os ônibus atuando de forma secundária. Esta estrutura de oferta viabilizou a articulação dos deslocamentos cotidianos, influenciando significativamente nos diversos usos do solo estabelecidos no espaço urbano fluminense (ver quadro 5, para o período de 1870 a 1930).

Quadro 5 - Características e Funções dos Transportes entre 1870 e 1930

MODALIDADE DE TRANSPORTE	FORMA DE EXPANSÃO	FUNÇÕES	CARACTERÍSTICAS OPERACIONAIS	BAIRROS E/OU ZONAS INFLUENCIADAS
TRENS SUBURBANOS	Linear com estações muito espaçadas entre si.	Grande capacidade de escoamento para o tráfego linear denso atendendo estações intermediárias.	- Grande rigidez locacional de infra-estrutura; - Elevados custos de capital para infra-estrutura; e - Condições operacionais mais vantajosas para fluxos de elevada densidade.	Subúrbios da Central, Leopoldina e Linhas Auxiliar e Rio D'Ouro e no entorno das estações.
BONDES	Em malha densa com grande número de paradas e grande incidência de linhas extensas fora da zona central.	Grande capacidade de escoamento para o tráfego linear denso e atendimento do tráfego local de coleta e distribuição.	-Relativa rigidez locacional da infra-estrutura; -Moderados custos de capital; e -Condições operacionais vantajosas para uma larga faixa de variação da densidade de fluxos.	Zonas sul e norte, bem como áreas próximas às estações do trens suburbanos.
ÔNIBUS	Em malha densa com grande número de paradas e grande incidência de linhas de pequena e média extensão.	Atendimento do tráfego local de coleta e distribuição e das origens e/ou destinos não atendidos por bondes e trens.	- Flexibilidade; -Fácil adaptação às modificações nas vias urbanas; -Despesas de capital relativamente baixas; e -Condições operacionais mais vantajosas para fluxos de menor densidade.	Novos bairros (Urca e Lagoa) ou o adensamento populacional dos bairros atendidos pelos bondes (Flamengo, Botafogo, Copacabana, Tijuca, Maracanã e Grajaú).

Fonte: Barat (op cit.).

Todo esse processo ocorreu em uma época em que se estruturava uma divisão sócio-espacial na cidade do Rio de Janeiro de grande significado. Todavia, os transportes não foram em si os maiores responsáveis pela ação de separação social e económica do espaço urbano carioca, sendo apenas um dos instrumentos. Pensando o espaço como um sistema de objetos e ações, conforme definiu Milton Santos (1996), tivemos no Rio de Janeiro uma ação conjunta entre Estado, o setor de transporte e o capital imobiliário. Neste sistema, compreendemos que o conjunto de ações e atores refletiam uma concepção político-ideológica da época, caracterizada pela estruturação de um espaço que viabilizasse os paradigmas capitalistas que se estabeleciam no Brasil, os quais eram consensuais com os discursos de modernização e desenvolvimento presentes em largas partes do mundo. O espaço urbano no Rio de Janeiro refletia assim sua natureza eminentemente política. Lefebvre (1972, p. 14) aborda a questão da seguinte maneira:

O espaço é um instrumento político intencionalmente manipulado, mesmo se a intenção se dissimula sob as aparências coerentes da figura espacial. É um meio nas mãos de “alguém”, individual ou coletivo, isto é, de um poder (um estudo), de uma classe dominante, (a burguesia) ou de um grupo que tanto pode representar a sociedade global, quanto ter seus próprios objetivos, como os tecnocratas, por exemplo.

O espaço concebido e produzido no Rio de Janeiro a partir da segunda metade do século XIX estabeleceu representações ligadas primordialmente à reprodução de um espaço e das relações sociais de produção, tendo os transportes como uma de suas peças. A separação espacial daí resultante seria falsa e verdadeira ao mesmo tempo, já que os pontos do espaço urbano que aparecem separados, na verdade não o são quando vistos no conjunto da (re)produção, pois só a ação em conjunto desses pontos (áreas) reproduz o sistema. A separação (ou mesmo segregação) torna-se assim ideológica, aceitando-se a dissociação daquilo que na verdade não está separado. Abandona-se, assim, a unidade concreta que constitui a sociedade burguesa e aceita-se a ilusão que é posta em seu lugar (LEFEBVRE, op cit.).

A análise do processo de expansão da cidade do Rio de Janeiro é emblemática, já que a concessão de linhas de bondes aos empresários tornava-os proprietários das terras a elas adjacentes, ou então conseguiam uma concessão de linha para as terras que já possuíam. Em seguida viriam os loteamentos dirigidos à burguesia. O

Estado, como ator provedor de infra-estrutura, investia alto nesses locais, em detrimento de outros pontos já habitados. Copacabana e Ipanema evoluíram a partir desse sistema (SIMÕES, 2007).

No caso das ferrovias o processo se invertia, mas não se desvinculava das ações que implementavam os bondes. Com um crescimento demográfico em ascensão no fim do século XIX e uma contínua expulsão dos mais pobres para os subúrbios, o trem permite disponibilizar essa força de trabalho para a indústria. Em todo o caso, repetimos que o transporte por si só não explicará a estrutura urbana, apenas a compõe, cabendo também uma consideração habitacional e tarifária, de onde advêm os loteamentos e os preços acessíveis das passagens.

A cidade do Rio de Janeiro, a partir de certo ponto de sua evolução metropolitana, começa a sentir os impactos do intenso crescimento demográfico, seguido de dificuldades de ordem física e financeira para implementar novos projetos ou aperfeiçoar sistemas já existentes. Esse quadro gera um diferencial acentuado entre demanda e capacidade, repercutindo-se negativamente na dinâmica da metrópole. É a partir desse quadro de dificuldades que irão surgir os planos urbanísticos, de onde sairá pela primeira vez a idealização de um transporte rápido sobre trilhos, o metrô.

2.6 - Planos urbanísticos para o Rio de Janeiro no início do século XX

No decênio 1920-1930 a Cidade do Rio de Janeiro foi fortemente influenciada pelas ações implementadas pelo poder público e também pelos embates que ocorriam na política em nível nacional. Estes últimos são caracterizados pela atuação do sistema político que ficou conhecido como “café com leite”, onde o império cafeeiro persistia impondo suas vontades, o que ocasionava certos conflitos com o setor industrial que se solidificava cada vez mais. O conflito trabalho versus capital também crescia, juntamente com a força dos grupos proletários, cada vez mais organizados em reivindicação diversas.

No que se refere à organização do espaço, a cidade já havia passado ou ainda passava por diversas ações do poder público, que produziam um espaço com o objetivo de atender aos modelos instituídos pelo capitalismo. A reforma Pereira Passos (1901-1906) foi exemplar nesse processo. Respalhada pelos parâmetros higienistas, a reforma encarregou-se de deslocar uma imensa massa de pobres que

habitava a área central ocupando cortiços antigos e insalubres. O apoio de capitais nacionais e estrangeiros tornou possível a reforma, que demoliu e/ou desapropriou vastas extensões do centro da cidade, construindo novas ruas que explicitavam uma outra concepção de tempo, da circulação e da acessibilidade. A Reforma Passos teve ainda o apoio da legislação que impunha a recuperação de antigos cortiços, acoplados a um forte conteúdo propagandista, associado às doenças endêmicas (SILVA, 1992). Para os idealizadores da reforma, o fortalecimento econômico do país não seria possível sem o concurso do braço trabalhador e do capital, cuja introdução no país convinha promover, afastando, para este fim, todas as causas que pudessem causar embaraço (ROCHA, 1995). Obras marcantes desse período foram a reforma do porto e a abertura da Avenida Central, atual Rio Branco, em que esta última, inaugurada em 1906, separou para a cidade, se não para o Brasil, duas épocas. Os costumes modificaram-se fazendo surgir uma nova mentalidade, com o carioca mudando sua visão de cultura urbana e preparando o caminho para o novo Rio de Janeiro, a Cidade Maravilhosa (ROCHA, op cit.), título atribuído em 1908 por Coelho Neto, com o qual seria conhecida a partir de então, tal como Roma seria Cidade Eterna e Paris a Cidade Luz.

As ações do poder público no espaço urbano carioca continuaram na gestão de Paulo de Frontin, no final da década de 1910 e com Carlos Sampaio e Alaor Prata, ambas na década de 1920. É neste período, no início da década de 1920, que o Morro do Castelo é posto abaixo, bem como os antigos bairros que o circundavam. Em contrapartida, são valorizadas novas áreas na zona sul, ocorrendo a expansão e valorização imobiliária de áreas cada vez mais consideradas como nobres.

O crescimento populacional da cidade dobra em relação ao início do século XX, ultrapassando um milhão de habitantes. Contribuem para isso o intenso êxodo rural, a imigração estrangeira e uma certa melhoria da qualidade de vida, colocando graves dificuldades urbanísticas.

Os transportes de massa tinham um significativo papel no contexto urbano da época. Os bondes, já eletrificados na sua quase totalidade, dominavam o transporte de passageiros no centro, zona norte e na área chamada suburbana; os trens urbanos já se equiparavam aos bondes quanto ao volume de passageiros transportados, obrigando até uma reorganização da E.F. Central do Brasil; o movimento dos ônibus ainda não é muito significativo, vindo crescer somente a partir

da década de 1930. Primordialmente, é sobre trilhos que se desloca a maior parte da população carioca nos anos vinte do século XX.

Não demoraria muito para que se instalasse um quadro de crise no transporte público da cidade, compreensível face ao intenso crescimento populacional, mas também resultante da ação do Estado, numa estratificação sócio-espacial no espaço intra-urbano que confina cada vez mais longe a imensa massa de trabalhadores, para cuja circulação não existe transporte eficaz. O Estado limita-se a ceder empréstimos para algumas companhias, mas os processos de reorganização priorizam o capital privado, refletindo-se negativamente para o trabalhador nos custos de transporte. É neste quadro que vai ser proposto pelo urbanista francês Alfred Agache a reorganização do sistema de circulação intra-urbano do Rio de Janeiro, tendo o metrô como uma de suas premissas.

2.7 - Idealização, debate político e implantação do sistema metroviário carioca

A idealização do metrô pelo Plano Agache

O Plano Agache promoveu pela primeira vez o estudo sistemático do crescimento carioca e veio a propor medidas globais e integradas, embora ainda mantendo uma visão política da república velha e dos conceitos higienistas, o que se compreenderá pelos problemas de saúde pública que ainda existem. Foi também o primeiro documento oficial a mencionar as favelas, considerando-as um problema não apenas social, mas também estético, e recomendando a construção de conjuntos habitacionais populares para substituí-las. Com respeito às áreas residenciais, o plano estabelecia que os recém urbanizados bairros da zona sul seriam reservados para as classes sociais mais altas, ficando os bairros do centro-sul e da zona norte para a classe média e os subúrbios para a classe operária.

O fio condutor do plano baseava-se na constituição de um esquema de circulação para a cidade, procurando alcançar pontos pouco ocupados, através de uma estrutura viária na qual o metrô era o elemento chave. O plano primava fundamentalmente pela estruturação de um espaço de circulação que integrasse de forma eficaz suas áreas funcionais (espaços de produção e de reprodução). Esse espaço de circulação constituía-se no fator básico a partir do qual o plano

apresentava sua idéia de reestruturação urbana, seguindo padrões higiênicos e estéticos, diferenciando bairros residenciais por classes sociais, eliminando favelas e cortiços e propondo o embelezamento do centro.

Agache preocupava-se muito com os contrastes da cidade, entre ruas que possuíam belas residências e infra-estrutura urbana e, logo ao lado, localidades desprovidas de serviços básicos, aglomerados miseráveis e ruas sujas e sombrias. Para Agache o contraste era a marca registrada no Rio de Janeiro, como é até hoje. Ele explicava esse quadro considerando que a razão para tal dicotomia era a permanência de um grande número de operários vivendo ainda nas áreas centrais da cidade, devido principalmente a localização de algumas fábricas na zona sul da cidade, em bairros como Jardim Botânico e Laranjeiras, o que resultava em aglomerados operários vivendo também em bairros como Glória, Gávea e Lagoa, áreas tipicamente de classes abastadas.

A massa operária que residia na região central da cidade ocupava em sua maioria os morros, vivendo nas inúmeras favelas, as quais Agache considerava como sendo uma das chagas da cidade, precisando de “tratamento”. Mesmo vivendo sob condições desumanas, os operários que ali viviam o faziam em virtude da proximidade com o local de trabalho, a qual, devido a extensão da cidade, perderiam caso fossem residir nos distantes subúrbios. A questão da acessibilidade aparecia no Plano Agache como ponto primordial dessa problemática, de onde a estruturação de um espaço de circulação eficaz seria essencial. Em nenhum momento é discutida a forma como foi estruturado o espaço urbano carioca, com a ação do poder público implementando medidas que beneficiariam apenas uma pequena parte da cidade, renegando sua maior parte e deixando a população de baixa renda entregue à própria sorte e aos imprevistos e precariedades. Por isso, o plano, muito em linha com o que se fazia nas cidades europeias e pregavam os princípios da Carta de Atenas, defendia que a solução para as favelas (como no caso dos bairros históricos europeus) seria a urbanização de lugares periféricos, como *local destinado às classes operárias*. Afirmava-se, assim, com um planejamento funcionalista.

Considerando a relação entre moradia e o local de trabalho e ainda que as fábricas necessitavam dos operários dos subúrbios, a grande extensão da cidade precisava ser superada ou pelo menos amenizada. Por isso, o cerne da proposta de

Agache era a estruturação de um sistema de circulação intra-urbano veloz e eficaz. Soma-se a isto o fato de que o centro, segundo a sua perspectiva (que era a dominante na altura) precisava ser liberado de toda aglomeração e grupos sociais indesejáveis, tornando-se apto para futuras especializações (comerciais, bancárias, e de todo o tipo de serviços), além de uma área para instituições estrangeiras, margeando a Baía de Guanabara. Para isso, a capital federal precisava de um sistema de circulação eficiente, o que incluía a necessidade de por fim a ruas estreitas e levar a mudanças significativas na estrutura viária dos bairros Vila Isabel, Rio Comprido e Copacabana.

Para que os pontos básicos do plano se efetivassem era preciso também uma grande reestruturação do sistema de transportes e dos deslocamentos. Agache (in SILVA, 1992, p.80), cita os quatro pontos principais para uma reestruturação dos transportes no Rio de Janeiro na época:

- I) Necessidade de suprimir a maior parte dos bondes que estorvavam a circulação e cuja velocidade não satisfazia mais;
- II) Necessidade de artérias principais que penetrassem até o centro da cidade;
- III) Criação de vias de comunicação com certo número de bairros excêntricos; e
- IV) Construção de uma rede metropolitana de transporte, permitindo o tráfego rápido e racionalizado.

O fio condutor do plano é colocado na reestruturação da rede ferroviária e sua integração com o metrô, na disponibilização de espaços para avenidas, praças, parques etc, e numa reorganização do sistema ferroviário nos bairros suburbanos, que proporcionaria um transporte mais eficiente para os locais de trabalho. Silva (op cit.) ressalta que esse sistema ferroviário, transformado em transporte rápido, seria acoplado a um metropolitano subterrâneo ou aéreo, em dois pontos principais: no terminal do ramal Santa Cruz, da Central do Brasil, e na “gare central”, que concentra os terminais tanto da Leopoldina, quanto da EFCB, fechando o anel de circulação da cidade do Rio de Janeiro.

A proposta levaria à eliminação dos bondes, considerados pelo Plano Agache como motivo dos engarrafamentos no centro da cidade, dada sua reduzida velocidade, não mais condizente com a nova noção de tempo-espaço da “cidade

moderna do século XX”. Os bondes seriam então substituídos pelo metrô, mais rápido e eficiente, no atendimento aos novos paradigmas da circulação intra-urbana. Junto com essas mudanças, um novo conjunto interligado de vias permitiria aumentar os fluxos de circulação, com grandes avenidas a orientar os movimentos para os bairros mais distantes, enquanto trechos secundários uniriam os bairros entre si.

Estes objetivos deixam transparecer também uma outra ideia presente nas propostas do Plano Agache, que era a produção de um espaço que pudesse viabilizar o uso do automóvel, o que foi visto com muito interesse pelo setor industrial e o Estado, seja pelos lucros que resultarão do recurso ao automóvel, seja pela arrecadação de impostos que daí advém.

Na mesma altura em que é realizado o Plano Agache, cuja base era o sistema de circulação, a Light, temendo perder parte do seu monopólio no transporte por carris urbanos, lança em 1929 um histórico sobre a problemática dos transportes no Rio de Janeiro, apresentando possíveis soluções junto à prefeitura. Nesse conjunto de soluções estava a construção do metrô, partindo de Botafogo até a Tijuca, cortando bairros como Catete, Glória, Lapa, a Avenida Rio Branco e Praça da Bandeira. Incluía-se nesse sistema também a implementação de duas passagens subterrâneas para circulação de bondes entre as barcas e o Campo de Santana. Com tal esquema a Light, mesmo perdendo algumas linhas de bonde, garantiria a extensão de outras. No seu plano, a empresa propunha arcar com os custos de operação dos veículos e manutenção (oficinas), ficando a prefeitura com os encargos financeiros de construção do metrô e dos bondes subterrâneos.

Para Agache tal projeto da Light apenas liberaria parcialmente o centro, correspondendo, segundo ele, ao mínimo indispensável para garantir o transporte dos usuários do bonde. Em contrapartida, o seu plano propunha uma expansão baseada numa rede metropolitana de transportes rápidos, não prevendo a continuidade do uso dos bondes, direcionando o sistema de transporte para pontos poucos ocupados, “viabilizando a estruturação de novos bairros operários” e outros tipos de ocupação da orla litorânea. Silva (op cit., p.83) assim aborda um dos objetivos principais do Plano Agache:

As implicações mais amplas do Plano Agache – independente, também, dos métodos e técnicas aí embutidos – sugerem a preocupação de, no Rio estratificado dos longínquos anos da década de 1950, viabilizar e dar condições a um ordenamento espacial, sem sacrificar o transporte dos operários para as “oficinas que deles dependem; por outro lado, afasta essas oficinas dos bairros de classe abastada e torna o centro da cidade e sua orla uma “entrada monumental”.

O ambiente de circulação assim constituído, atenderia à lógica estabelecida em prol do modo de (re)produção capitalista, estruturando o espaço para este fim. Torna-se explícita também nesta análise do Plano Agache a idéia já apresentada no primeiro capítulo segundo a qual planejamento urbano, planejamento de transporte e planejamento da circulação são fatores de uma mesma política, concebida com o objetivo de organizar o espaço de forma otimizada para atender às relações sociais de produção e também da reprodução desse mesmo espaço.

O Plano Agache propõe então uma reestruturação urbana para o Rio de Janeiro baseada num sistema de transporte que tenha como base o metrô, sistema este conectado a um plano global de políticas que mantinham no espaço da cidade sua marca registrada, a segregação sócio-espacial. Foi a partir do Plano Agache, embora a primeira proposta seja de 1922, que o metrô entrou na pauta das discussões políticas da cidade, em que Câmara dos vereadores e Clube de Engenharia foram os principais palcos de acirrados embates, tendo por base diversas propostas de implantação do sistema metroviário.

Ênfase rodoviarista e preterição da questão metroviária

O rodoviarismo, enquanto Política de Estado, teve origem com o ex-presidente Washington Luis, que discursou ainda como governador de São Paulo em 1920 a célebre frase: “Governar é povoar, mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas”! Enquanto governador de São Paulo, Washington Luis projetou e modernizou estradas no interior do estado e em direção ao Porto de Santos. Ao assumir a presidência, inaugurou em 1928 a Rodovia Rio-Petrópolis – a primeira rodovia asfaltada do Brasil – e a Rodovia Rio-São Paulo. Criou também a Polícia Rodoviária Federal e um mecanismo para

promover o rodoviarismo no Brasil: o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagens Federais.

Contudo, foi durante a presidência de Juscelino Kubitschek, ao final da década de 1950, que o rodoviarismo foi implementado de maneira contundente. A estratégia do “presidente bossa-nova” pode ser analisada em dois aspectos distintos. Primeiramente, a intenção de Kubitschek foi integrar o Brasil, principalmente com a transferência da capital para Brasília, no coração do território brasileiro. Logo após a inauguração de Brasília foram construídas as rodovias Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco e Cuiabá-Porto Velho, no intuito de estabelecer relações comerciais e proporcionar o povoamento em áreas mais afastadas do Centro-Oeste e da região Norte. O outro aspecto da opção incentivada pelo ex-presidente Juscelino Kubitschek foi o caráter político-econômico. Ampliar a malha rodoviária poderia atrair empresas internacionais do ramo automobilístico. De acordo com a Teoria dos Pólos Econômicos, a participação de um tipo de indústria como a de automóveis permite efeitos de escala ou de arraste, por atrair empresas correlatas ao ramo central; no caso dos automóveis, empresas de autopeças, componentes elétricos, lubrificantes etc. Em nome dessa estratégia de atração de capitais e geração de empregos, as ferrovias, que tiveram maior importância durante o período do ciclo do café, foram sucateadas e desprezadas em favor do rodoviarismo.

Esta situação gerada pela opção no modal rodoviarista não se concentrou só no transporte de cargas, mas também no transporte de passageiros urbanos e interurbanos, o que é considerado hoje como um dos maiores erros estratégicos da história da administração pública brasileira. Paula (2010) diz o seguinte sobre este assunto:

De fato, durante o governo Juscelino Kubitschek (1955-1960) foi implementada uma articulada política de atração das indústrias automobilísticas estrangeiras, com a criação do GEIA – Grupo Executivo da Indústria Automobilística – em 1956. Mas se fortaleceu, igualmente, uma outra tendência no setor de transportes: a do desmonte das ferrovias. A política rodoviária/automobilística veio acompanhada de uma progressiva desativação de ramais e de estradas de ferro. Tal diretriz foi executada durante a ditadura civil-militar (1964-1984), em que as chamadas ferrovias estratégicas foram priorizadas para transporte de grãos e de minérios, enquanto se extinguíram mais de 10 mil quilômetros de trilhos de ramais do interior, notadamente de passageiros (PAULA, 2010, p. 144).

Não bastou, todavia, uma política de desativação. Foi preciso criar uma cultura que privilegiasse aquilo que aparecia como novo, calcado na expansão da indústria de automóveis e na construção das correlatas e necessárias obras rodoviárias (LIMONCIC, 1997). Evidenciou-se um dualismo tanto no campo social quanto na própria produção científica sobre os transportes terrestres, em que agentes apaixonados defendiam posições em torno de construções ferroviárias ou rodoviárias (PAULA, 2006).

Não é possível afirmar que essa política fosse fruto de uma administração calculada e eficiente (PAULA, 2010). Ao contrário, segundo a autora, os rumos da política de transportes foram, em grande parte, definidos pelos grupos de pressão: interesses das montadoras, das multinacionais do petróleo e da borracha, aliados aos interesses das empreiteiras nacionais. Nesse sentido, Accorsi (1996, apud PAULA, op. cit.), ao analisar as relações desenvolvidas entre o Estado brasileiro e as grandes empreiteiras de obras públicas no pós-1930, afirmou que a privatização desse Estado é uma característica mais permanente do que conjuntural, ou seja, haveria uma característica praticamente estrutural de absorção de interesses privados na condução das chamadas “políticas públicas”, fruto de uma impermeabilidade do Estado brasileiro às demandas democráticas.

Esse “rodoviarismo” foi, para Accorsi, um verdadeiro movimento que congregou legisladores, administradores e funcionários públicos, engenheiros, técnicos, empreiteiros, entidades empresariais, setores militares etc., que começaram a organizar-se desde o Primeiro Congresso Nacional de Estradas de Rodagem em 1916. Mais do que isso, o rodoviarismo significou a ascensão de uma camada da burguesia nacional às arenas decisórias do setor de obras públicas, por meio da crescente intervenção nas estruturas estatais, principalmente do DNER e dos DERs (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e Departamento de Estradas de Rodagem, respectivamente), pregando a sua autonomia frente ao Ministério da Viação e Obras Públicas (depois Ministério dos Transportes) e frente às decisões do Poder Legislativo. Assim, foi se formando uma verdadeira arquitetura político-institucional-clientelista, que solidificava a proposta rodoviária e ao mesmo tempo enfraquecia as demandas ferroviárias. Fruto dessas pressões, o DNER passou por profundas reformas administrativas, ganhando autonomia na implementação das metas rodoviárias (PAULA, op. cit., p. 144).

Nesse meio tempo a polêmica sobre o metrô adentra a década de 1950 num clima de grande tensão política, contribuindo para sua retirada temporária da pauta política da prefeitura Municipal do Rio de Janeiro

A pressão demográfica na Metrópole Fluminense ganha vulto a partir da implementação do Plano de Metas¹⁷ para o país e do arcabouço político ideológico pautado no “Desenvolvimentismo”¹⁸, enfatizados a partir da segunda metade da década de 1950. A intensa migração interna e a ação cada vez mais marcante do mercado imobiliário tornam desmensurada a expansão da cidade. Em consequência, e aproveitando o impasse metroferroviário, novos eixos viários são abertos como a Rodovia Presidente Dutra e a Rodovia Washington Luís, ao passo que outros já existentes, como a Avenida Automóvel Clube e a Avenida Brasil, vêem o seu tráfego dobrarem em pouco tempo. Tudo precisa circular na metrópole, inclusive os homens, individualmente ou em massa, numa relação com a industrialização, carro chefe do Governo de Juscelino Kubitschek.

Constituindo também o resultado da valorização da indústria como principal setor econômico do país, a cultura do automóvel invade as cidades, definitivamente, muito em linha com o que havia ocorrido nos Estados Unidos, onde se havia imposto ao transporte por carril, o qual continuava a ser muito importante na Europa. Ganham notoriedade os projetos rodoviários com investimentos em estrutura viária a alimentar o interesse pelo automóvel num quadro político-econômico nacional favorável e um quadro local marcado pela expansão da metrópole.

Não obstante, voltam a ganhar força os discursos sobre os transportes coletivos urbanos. Mais uma vez a questão se volta para a extinção dos bondes, implantando-se no seu lugar o ônibus elétrico e o metrô. A Lei nº 820, de 22 de julho

¹⁷ O Plano de Metas foi um importante programa de industrialização e modernização levado a cabo na presidência de Juscelino Kubitschek, na forma de um “ambicioso conjunto de objetivos setoriais”, que “daria continuidade ao processo de substituição de importações que se vinha desenrolando nos dois decênios anteriores. Subdividido em setores, o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek era marcado por investimentos em estradas, em siderúrgicas, em usinas hidrelétricas, na marinha mercante e pela construção de Brasília e baseava-se em “30 metas”, divididas em: Setores da energia (1 a 5), Setores do transporte (6 a 12), Setores da alimentação (13 a 18), Setor da indústria de base (19 a 29), Setor da educação (30).

¹⁸ Dá-se o nome de Desenvolvimentismo a qualquer tipo de política econômica baseada na meta de crescimento da produção industrial e da infra-estrutura, com participação ativa do estado, como base da economia e o conseqüente aumento do consumo. É uma política de resultados, e foi aplicado essencialmente em sistemas econômicos capitalistas, como no Brasil (governo JK) e no governo militar, quando ocorreu o “milagre econômico brasileiro”, bem como na Espanha (franquismo).

de 1955, autorizou a criação da Companhia do Metropolitano e a instalação dos ônibus elétricos, na gestão de Alim Pedro. Na gestão seguinte, a de Sá Lessa, reacendem no Clube de Engenharia os estudos sobre a problemática dos transportes coletivos. Do trabalho conjunto com engenheiros da prefeitura saíram os elementos nos quais se basearia a administração posterior para criar, por fim, a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro. No início de 1956 criaram-se a Comissão de Estudo e Planejamento do Serviço de Autocarros Elétricos (CEPAE) e a Comissão de Estudos do Serviço de Bondes (CESB), esta última objetivando reordenar o sistema de bondes. No governo seguinte, de Negrão de Lima, concretiza-se definitivamente o serviço dos ônibus elétricos, por meio de comissão criada para esse fim. Mas, quanto ao metrô, não se vai além de tímidas medidas administrativas, sem nenhum resultado concreto.

Mesmo estando autorizada a criação da companhia do metropolitano, contando esta inclusive com o aporte de verbas liberadas pela lei 826/1955 e a emissão de ações da companhia por parte do governo Negrão de Lima, o que se consegue em agosto de 1959, já na gestão de Sá Freire, é a criação de uma comissão formada por engenheiros e especialistas da Secretaria-Geral de Viação da E.F. Central do Brasil e do Departamento de Estradas de Rodagem (DER). Dentre os objetivos dessa comissão estavam os estudos conclusivos do projeto metroviário. Outros projetos inerentes a implantação do metrô foram desenvolvidos, muitos dos quais possuindo quase sempre as mesmas características, enquanto continuam as obras viárias que disseminavam a cultura e o gosto pelo automóvel e os transportes coletivos na cidade chegavam a um estado calamitoso.

O período autoritário pós-golpe de 1964 e o papel secundário do metrô no Plano Doxiádis

A década de 1960 no Rio de Janeiro e no Brasil inicia-se de forma tensa. A capital política é transferida para Brasília, acarretando diversas transformações institucionais na antiga capital da república. As crises políticas que culminaram com a renúncia de Jânio Quadros e outras que a esta sucederam, colocaram em campos opostos o Governo Federal e o Estado da Guanabara, o que tem influência na questão do metrô.

O avanço do tecido urbano no Rio de Janeiro já alcançava e “integrava” ao espaço urbano metropolitano os principais municípios da Baixada Fluminense, com Nova Iguaçu, Nilópolis, São João de Meriti e Duque de Caxias como exemplos de um processo de conurbação. Esta junção física de aglomerados diversos associa-se a um processo de metropolização, associado à industrialização, concentrando-se espacial e economicamente os investimentos.

A periferia do Rio de Janeiro cresce de forma explosiva na década de 1960, tornando-se o espaço de moradia da maior parte dos imigrantes. Neste íterim é importante frisar que a expansão espacial dos empregos não ocorre de forma intensa e, também porque a pressão por melhores serviços públicos cresce cada vez mais, a questão dos transportes é crucial. Com uma separação cada vez maior entre moradia e local de trabalho e serviço público, o sistema de transporte torna-se para a força de trabalho um aspecto fundamental. Contudo, os investimentos continuam voltados para aspectos rodoviários, privilegiando o uso do transporte particular.

O Clube de Engenharia organizou em 1962 um simpósio com o objetivo de analisar todos os projetos até então já apresentados em relação ao metrô no Rio de Janeiro. O relatório final sugere um reordenamento das E.F. Central do Brasil e Leopoldina, conjuntamente com a implantação de um primeiro trecho metroviário entre o centro da cidade e o Maracanã, com um segundo trecho previsto na ligação do Centro com Copacabana. Foi proposto também uma interligação de linhas metroviárias nos locais de maior fluxo de pessoas e transportes, numa proposta que parece conciliar idéias que outrora serviram de embates, ou seja, o metrô indo para zona sul, ao mesmo tempo que se propõe a remodelação da malha ferroviária.

No mesmo ano o Clube de Engenharia realizou vários trabalhos com uma comissão composta por especialistas do Estado e do Ministério de Viação e Obras Públicas, buscando de todas as formas uma maneira de finalmente implantar o sistema metroviário. Carlos Lacerda, então Governador do Estado, vai à Europa, mais concretamente a França, a fim de conseguir investimentos para a implementação do metrô, o que significou, ao longo da história do projeto metroviário, uma chance concreta de financiamento para a construção do sistema metroviário.

A temática do metrô volta aos debates num clima político tenso em 1964, quando o Rio de Janeiro vai receber o seu segundo grande plano de desenvolvimento urbano, chamado Plano Doxiádis.

O plano, tal como o de Agache, traça uma visão futurista da cidade, a qual até o final do século XX, segundo as idéias doxiadianas, seria formada por um conjunto de comunidades com aspectos e características diversas, como população, serviços, equipamentos etc. O Plano Doxiadis não rompe com a diferenciação histórico-sócio-espacial da cidade, defendendo uma concentração maior no centro e a valorização da zona litorânea. Propõe uma forte rede de comunicação, buscando uma integração entre transporte de massa e transporte individual. É aí que a questão metrô é inserida no plano. Doxiadis, mesmo propondo uma vasta linha de metrô, prioriza uma política de transporte que já vinha sendo praticada anteriormente, concentrando os esforços na construção de vias expressas. Foi proposto pelo plano a construção de 403 km de *freeways* e 517 km de vias principais.

Os congestionamentos mais uma vez são usados para justificar as políticas urbanas, já que se considera que estes são causados pelo acelerado ritmo de expansão metropolitana e o quadro natural da cidade, que dificultaria essa expansão. A industrialização concentrada, o culto ao automóvel e as ações do poder público não aparecem nesse conjunto de causas. A forma como o Plano Doxiadis olhava a cidade do Rio de Janeiro não considerava esta como um espaço desigual e contraditório, mas apenas com algumas necessidades que, logo que sanadas, proporcionariam um “adequado equilíbrio urbano”. O sistema viário é projetado considerando-se que a cultura do automóvel crescerá sempre mais, enquanto o metrô, mesmo sendo visto pelo plano como o transporte mais adequado à cidade, recebe pouca atenção na versão final do plano.

O Plano Doxiadis foi altamente técnico. Tratava-se de preparar a cidade do Rio de Janeiro até o ano 2000, segundo padrões internacionais. Buscava o desenvolvimento através da funcionalidade e da otimização do espaço, sem interferência a nível sócio-econômico, características percebidas no plano através de seus objetivos. Duas finalidades principais são visadas: primeiro, criar a necessária infra-estrutura física que possibilite o desenvolvimento sadio do estudo e segundo, resolver problemas urgentes dentro do tecido urbano sem violentar indevidamente a qualidade, a beleza, o encanto e o caráter da cidade. Os bondes, responsáveis pelo

folclore da cidade e pela difusão da figura do malandro, combatida desde a era getulista, perdem espaço para o transporte urbano feito por ônibus. Obviamente, houve uma perda substancial para as classes populares, visto que o sistema por bondes/trens urbanos tinha os preços mais adequados ao orçamento popular. Na percepção geral, o sistema era realmente anacrônico, descompassado com os tempos “modernos”, porém a radicalidade que levou ao fim parte do sistema se tornou um ponto de “irracionalidade” no planejamento da cidade. Outras cidades pelo mundo colheram resultados muito positivos na modernização do sistema e na criação de novas modalidades. Alguns estudos, como o de Campos (2006), ressaltam que essa modalidade de transporte poderia suprir e desafogar o tráfego de ônibus entre os bairros e a área central e mesmo reduzir a quantidade de material rolante entre os próprios bairros, deixando para o metrô e os trens suburbanos os trechos maiores.

Assim, o Rio de Janeiro tem num intervalo de aproximadamente quarenta anos duas propostas de planejamento urbano que, embora considerem fundamental uma reorganização do sistema de transportes, agem de forma diferente quanto a isso. O Plano Agache propunha o sistema metroferroviário como eixo geral que incentivaria o crescimento da cidade de forma controlada e coordenada; o Plano Doxiadis, por sua vez, propunha que o sistema rodoviário assegurasse o papel de coluna vertebral do desenvolvimento urbano da cidade, reservando ao metrô um papel secundário.

Francisco Negrão de Lima é eleito Governador do Estado em 1965, assumindo o cargo sob constante pressão federal, agora com os militares no poder e com o compromisso de cumprir suas promessas eleitorais. Na sua gestão foram constituídas as Comissões Estaduais de Projetos Específicos (CEPE). Uma dessas comissões, a CEPE-2, recebe o encargo de contratar o estudo de viabilidade para a implantação do sistema de transporte metroviário, ficando esquecidas as propostas de Doxiadis.

Nesse período as tendências estruturantes da cidade não diferem muito da do início do século XX, marcadas pelo deslocamento populacional intenso para a periferia, concretizado pelas políticas habitacionais do Estado, dos programas viários e de “renovação urbana”, que levam a que no lustro 1968-1973 cerca de 90.000 pessoas sejam remanejadas para conjuntos habitacionais distantes do centro. Esta

migração resulta em boa parte das obras viárias das áreas centrais, que forçam à remoção de milhares de famílias, habitando quase sempre áreas deterioradas. Paralelamente, o Estado atua na otimização viária da zona oeste da cidade, principalmente junto ao mar, viabilizando o novíssimo Plano Lúcio Costa (Barra da Tijuca), orientada à ocupação por parte da classe média alta. Nesse contexto, buscando melhores condições de acessibilidade, aumenta o número de viadutos e túneis, facilitando a ligação norte-sul da cidade e o acesso ao litoral.

Enfim, o metrô

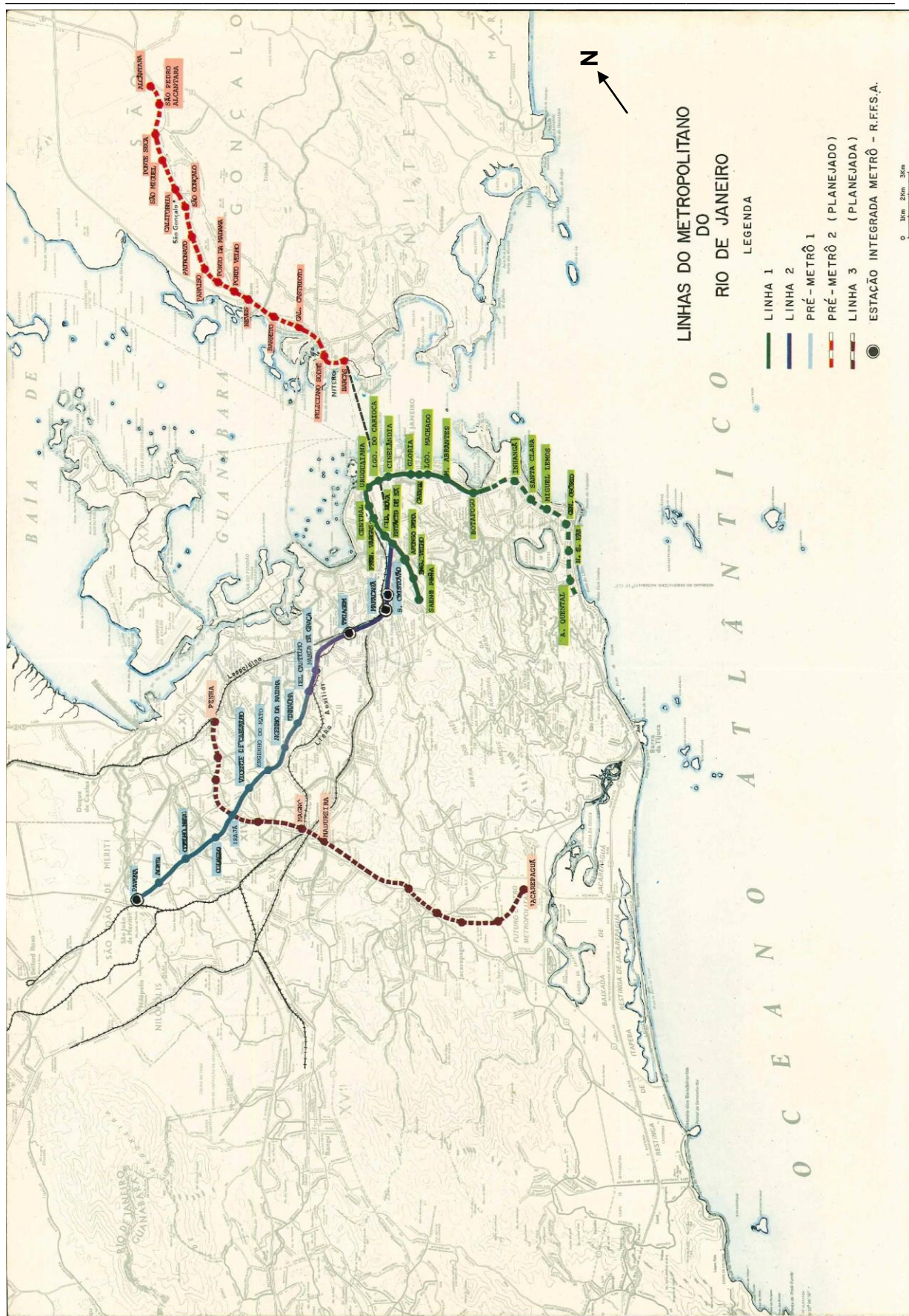
Em 22 de agosto de 1967 o Consórcio Alemão CCN-HOCTIEF-DECONSULT vence a concorrência e é contratado para realizar o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica do Metropolitano do Rio de Janeiro. Um ano mais tarde, foi entregue e aprovado o relatório preliminar que propunha duas linhas de metrô. A primeira seria entre Ipanema e Tijuca, considerada como prioritária, com 13,2 km de extensão, em traçado subterrâneo, devendo ficar pronta até fins de 1975. Partindo de Ipanema essa linha ligaria os bairros mais densamente edificados da zona sul ao centro da cidade, terminando na Tijuca, onde promoveria igualmente a ligação com os centros dos bairros altamente povoados da zona norte, os quais se encontravam distantes das linhas ferroviárias do subúrbio. Na estação do metrô da Central haveria um ponto de contato com a estação de trens da Central do Brasil, a mais solicitada das estações ferroviárias suburbanas. Uma segunda linha (pré-metrô 1 e metrô), com cerca de 22 km de extensão, partiria do bairro da Pavuna, seguindo pelo antigo leito da Estrada de Ferro do Rio do Ouro até o Centro da Cidade, para, a partir daí, através de um túnel de aproximadamente 4 km de extensão sob a Baía de Guanabara (pré-metrô 2), chegar até a Cidade de Niterói. O trecho entre o centro do Rio e Niterói foi abandonado mais tarde em virtude da opção pela construção da Ponte Rio-Niterói. Uma terceira linha também chegou a ser planejada, para ligar o bairro da Penha com Jacarepaguá.

Em meados da década de 1970, após a fusão entre o Estado da Guanabara e o Estado do Rio de Janeiro, formando o atual Estado do Rio de Janeiro, as linhas 1 e 2 passaram a compor o que se chamou de Rede Prioritária Básica do Metropolitano do Rio de Janeiro (ver mapa 5 com o esquema proposto em 1968).

A proposta do consórcio alemão era construir uma rede de metrô que viesse ajustar-se ao desenvolvimento na chamada Área Geo-Sócio-Econômica, cujo centro era a cidade do Rio de Janeiro, refletindo assim a forte ênfase dada aos deslocamentos centro-periferia. A partir deste pensamento foi proposta uma área de estudo com 2.089 km², denominada macro-área, e no interior desta uma micro-área de 128 km² (mapa 6).

A macro-área abrangia o então Estado da Guanabara e seis municípios do Estado do Rio de Janeiro (Nova Iguaçu, Nilópolis, Duque de Caxias, São João de Meriti, São Gonçalo e Niterói). Estes estavam intimamente relacionados com a Guanabara sob o ponto de vista econômico e urbanístico, razão talvez de suas inclusões na área de estudo abrangida. Outro fato importante que influenciou na delimitação dessa macro-área foi a pesquisa realizada em 1964/1965 pela Coordenação de Plano e Orçamento da Secretária do Governo, em que a área abrangida foi praticamente a mesma, o que facilitou a migração de dados, publicados nos anais dos “Estudos Cariocas”. Para a área central, porém, esses dados se mostraram insuficientes, sendo constituída então a micro-área, dividida em 35 zonas, das quais 31 coincidiam com as circunscrições censitárias, o que tornava possível o aproveitamento dos resultados dos censos demográficos.

Mapa 5 – Proposta Metroviária Para o Rio de Janeiro em 1968



Para o cumprimento de suas atribuições contratuais, o grupo de estudos empreendeu uma análise dos fatores de influência sobre os deslocamentos na área de estudo. Os quatro fatores de influencia considerados de maior importância foram o emprego, a população, os automóveis particulares e as matrículas escolares. Os empregos por serem os geradores de salários, os quais atendem mais ao capital do que mesmo aos trabalhadores, já que possibilitam e regulam o consumo; a população porque sua densidade elevada facilita e viabiliza inúmeros processos sócio-espaciais, como o controle da mão-de-obra; os automóveis porque são objetos de consumo que acabam por promover outros consumos; e as matrículas escolares porque refletem a importância da reprodução sistematizada na lógica da competição e da disciplina.

Uma outra característica importante foi o fato de ter sido considerada pelo estudo apenas a parcela da população considerada “ocupada”, ou seja, a que efetua diariamente o trajeto casa-trabalho-casa, chamado pelo estudo de “tráfego profissional”.

A fim de proporcionar uma atuação eficiente do metrô no atendimento às necessidades de deslocamento, o estudo trabalhou através de progressos para dois períodos distintos: 1975 e 1990, considerando-se que o Rio de Janeiro teria um desenvolvimento progressivo, sem saltos e também sem retrocessos.

A base para as prognoses dos dados estruturais deveria ser o plano de uso do solo. Diante da inexistência de tal plano, tornou-se necessário efetuar análises sobre um desenvolvimento provável, tendo sido dada especial atenção ao desenvolvimento industrial e projetos urbanísticos. A partir da situação de 1968, estabeleceu-se o seguinte prognóstico para a macro-área:

- A) A população terá um aumento de 26% até 1975 e de 95% até 1990, atingindo, então, aproximadamente 11,6 milhões, quase o dobro em relação à época (1968);
- B) O número de empregos terá um aumento de 32% até 1975 e de 132% até 1990, atingindo, portanto, aproximadamente 4,1 milhões;
- C) As matrículas escolares crescerão 42% até 1975 e 142% até 1990, chegando a três milhões; e
- D) O número de carros particulares terá um aumento de 86% até 1975 e de 467% até 1990, atingindo 1,3 milhões.

No que tange a viabilidade econômica tornava-se necessário, segundo o estudo, determinar os índices de circulação em cada trecho de linha e em cada estação. Através de processamento de dados, foi efetuada a alocação das 4,4 milhões de viagens diárias prognosticadas para o tráfego coletivo em 1975. Considerado pelo estudo que neste ano já teria sido implantado um convênio tarifário entre todos os meios de transporte, o usuário poderia escolher o itinerário mais rápido para atingir seu destino, sem ter que pagar uma nova passagem a cada transbordo. Somente esta interligação entre os meios de transporte garantiria uma ótima circulação no espaço intra-urbano. Neste sistema, o ônibus deixaria de ser dominante, mas continuaria a ser indispensável como ligação entre o ponto de origem ou de destino das viagens e a estação de um dos meios de transportes sobre trilhos, atuando também no sistema tangencial de circulação.

A divulgação das propostas do estudo de viabilidade do metrô provocou muitas controvérsias e críticas, tanto nos setores políticos como técnicos. Muitos contestaram a ausência do Clube de Engenharia nas discussões. Mesmo assim a relação com o governo federal era bem melhor que em tempos passados, surtindo inclusive uma liberação de verbas no valor de cem milhões de cruzeiros da época, para financiamento da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, refletindo assim uma mudança na relação político-institucional entre as esferas de poder.

Concomitante às críticas relacionadas às propostas do estudo e a prioridade no estabelecimento da linha-1 (Botafogo-Saens Peña), é levantada uma crítica concernente às justificativas apresentadas para a implementação do metrô. Criticou-se o fato da projeção do metrô ser feita não para atender aos grupos sociais e áreas urbanas mais carentes em serviços, atividades e equipamentos urbanos, mas sim para descongestionar áreas do centro e da zona sul. Assim, as áreas suburbanas e da Baixada Fluminense, cujos problemas de transporte coletivo, serviços e equipamentos urbanos eram cada vez mais graves, não seriam atendidas pelo sistema.

Apesar disso, as atividades propostas pelo estudo de viabilidade continuaram pela década de 1970, ainda que de forma lenta. Já quase no término da gestão de Chagas Freitas é realizada uma nova injeção de recursos no projeto metroviário. Nesse período o governo federal assume praticamente o controle e financiamento

do projeto, devido principalmente à pouca disposição da nova administração estadual em assumir uma obra herdada do governo anterior.

O PIT-Metrô: prevendo a cidade do futuro

O PIT-Metrô, desenvolvido entre 1977 e 1979, considerou a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) como sendo a área global de interesse para uma análise sobre os deslocamentos urbanos. Entretanto, dentro dessa área foi selecionada uma outra denominada área de estudo, onde, possivelmente, seria maior a influência do sistema metroviário.

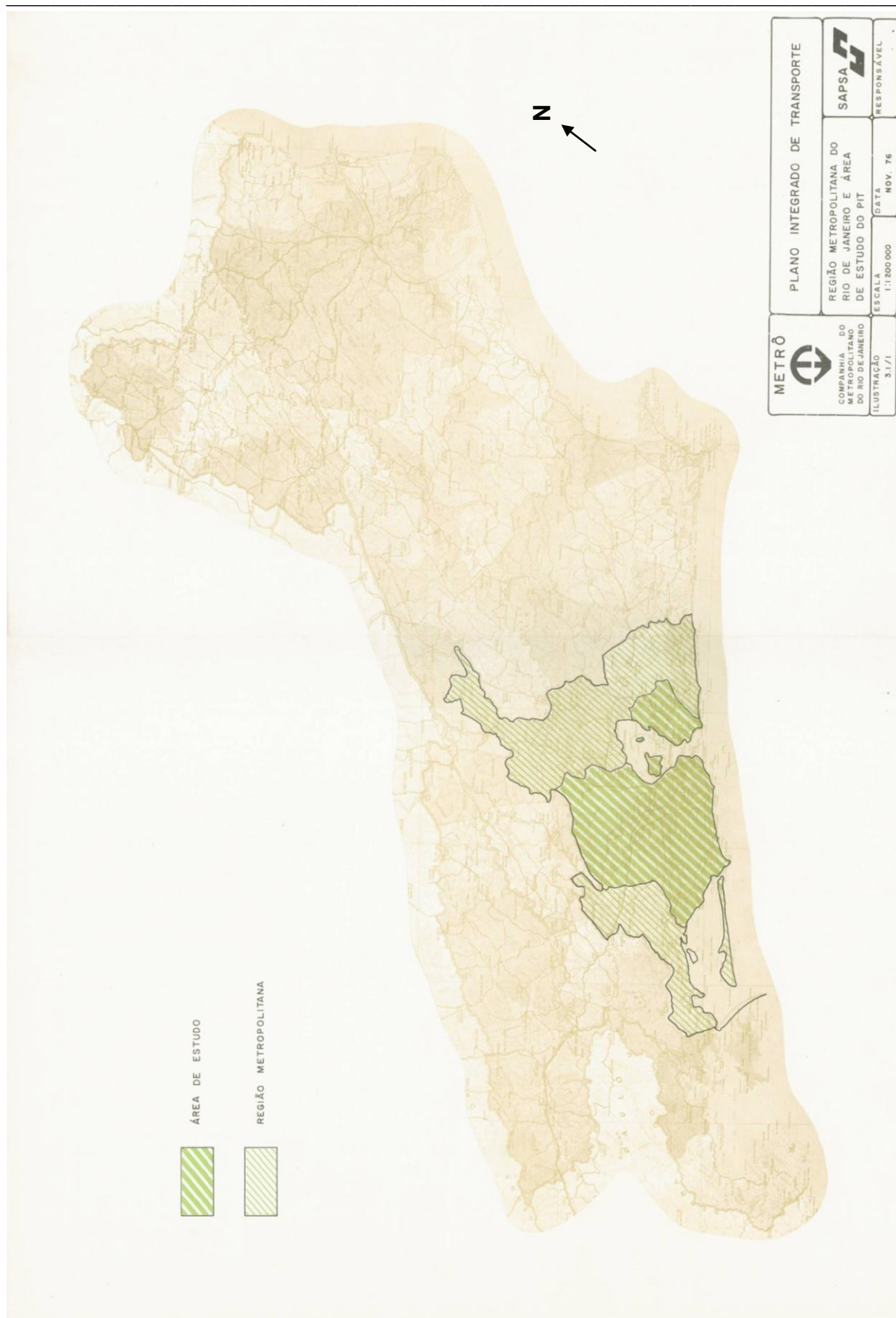
No estabelecimento dos limites dessa área de estudo também foi considerado o relacionamento físico e econômico existente entre a cidade do Rio de Janeiro e alguns outros municípios pertencentes à RMRJ, a semelhança do estudo de viabilidade do metrô realizado em 1968.

Estabeleceu-se então como área de estudo do PIT-Metrô a área compreendida pelos seguintes municípios: Rio de Janeiro, São João de Meriti, Nilópolis, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Niterói e São Gonçalo. Estes dois últimos, sem relação direta com a linha dois, foram incluídos em virtude de uma possível expansão do transporte metroviário até aqueles municípios, o que acabou por não acontecer.

O mapa 7 apresenta os limites da área de estudo do PIT-Metrô, considerado em relação à Região Metropolitana do Rio de Janeiro e os desta em relação ao Estado do Rio de Janeiro. Esses municípios correspondiam a uma área de 2.791 km² e tinham em 1970 uma população em torno de 6,5 milhões de habitantes, segundo o IBGE.

Considerando as características de urbanização e do sistema viário existente, os idealizadores do plano traçaram um cordon line, de forma a delimitar a área de estudo do restante da região metropolitana. Dentro da área compreendida por este cordão foram realizadas inúmeras pesquisas e levantamentos, como as pesquisas de tráfego, de forma a se buscar informações sobre as viagens originadas fora da área delimitada pelo cordão. O mapa 8 apresenta a posição do cordon line na área de estudo do plano.

Mapa 7 – Área de Estudo do PIT-Metrô



Fonte: PIT-Metrô.

Mapa 8 - Posição do Cordon Line na Área de Estudo do PIT-Metrô



Fonte: PIT-Metrô, 1976.

Assim como o industrial, o setor terciário foi de extremo valor nas análises realizadas pelo PIT-Metrô, principalmente no que diz respeito aos levantamentos de hipóteses quanto aos possíveis deslocamentos intra-urbanos produzidos nesse contexto. No período entre 1960 e 1970 o setor terciário respondia por cerca de 79% da renda interna da RMRJ, segundo dados do PIT-Metrô.

Trabalhando com dados sobre os setores secundário e terciário da economia, o PIT-Metrô buscou estabelecer os chamados modelos de geração de tráfego, exigindo assim um tipo de classificação dos empregos em função de características que expressassem condições de maior ou menor favorabilidade à geração de viagens.

O plano, trabalhando com algumas relações matemáticas e estatísticas, fixou os critérios abaixo para classificação das atividades econômicas como de “alta geração” ou de “baixa geração” de deslocamentos:

Quadro 6 – Critérios de Classificação das Categorias Secundário e Terciário

Setor	Categoria de Ocupação	Alta Geração	Baixa Geração
Secundário	Indústria de Transformação		X
	Construção Civil		X
Terciário	Comércio Atacadista		X
	Comércio Varejista	X	
	Prestação de Serviços	X	
	Transportes Comunicações		X
	Atividades de lazer	X	
	Administração Pública		X
	Ensino	X	

Fonte: PIT-Metrô, 1976.

Para serem obtidos os valores de pessoal ocupado em cada uma dessas classificações (alta geração ou baixa geração) por setor de tráfego, utilizou os dados do Censo do IBGE de 1970, permitindo assim algumas estimativas percentuais de participação do pessoal ocupado nas atividades de “alta geração” e de “baixa geração” para cada setor de tráfego.

O PIT-Metrô não se tratou de um plano político, tampouco foi apenas um plano de transportes, pois estudou em detalhes a área abrangida. O plano atentou para a evolução econômica e de ocupação do solo, baseando-se em séries históricas. Ao contrário de outros planos, o PIT-Metrô considerou a evolução da população, desenvolvendo o estudo de acordo com as tendências históricas, dos impactos produzidos por projetos públicos aprovados e a serem implantados, para então, a partir do conhecimento da cidade até o ano limite de 1989, propor uma grande intervenção que era a implantação do sistema de metrô. O plano não objetivou uma cidade ideal, mas sim a cidade real, ou seja, a cidade que era prevista para o final da década de 1980, vista e viabilizada pelo sistema metroviário.

Implantação e configuração do sistema metroviário carioca

Embora o projeto do atual sistema metroviário do Rio de Janeiro seja de fins da década de 1960, conforme já visto, é somente em 1979 que ele entra efetivamente em operação, com a abertura das estações Praça Onze, Central, Presidente Vargas, Cinelândia, Glória e Uruguaiana. No ano de 1981 foi concluído o percurso da parte sul previsto para a linha 1, entrando em funcionamento as estações do Catete, Largo do Machado, Flamengo e Botafogo e no ano seguinte são inauguradas as estações da Afonso Pena, São Francisco Xavier e Saens Pena, compondo a parte norte da linha 1. No final da década de 1980 iniciaram-se as obras de expansão até Copacabana, que por motivos financeiros só viriam a ser concluídas em 1998, com a entrada em funcionamento da estação Cardeal Arcoverde.

A linha 2, concebida para ir do bairro da Pavuna à área central da cidade, funcionou inicialmente com o sistema metrô apenas entre os bairros do Estácio e Maria da Graça. Nesse trecho a estação do Estácio foi inaugurada em 1980, as do Maracanã e São Cristóvão foram abertas em 1981 e a de Maria da Graça em 1983. Também em 1983 o Sistema Pré-Metrô¹⁹ entrou em funcionamento ligando as estações de Maria da Graça, Del Castilho, Inhaúma e Irajá, e em 1988 a estação de Triagem. Em 1988 iniciou-se também a integração do metrô com os trens urbanos. O Pré-Metrô teve sua extensão ampliada em 1991, com a abertura ao público da

¹⁹ Sistema constituído por Veículos Leves Sobre Trilhos (VLT), com alimentação aérea e que, em alguns casos, pode anteceder a implantação de um sistema de metrô completo e definitivo.

estação de Engenho da Rainha. Com a total substituição do sistema de pré-metrô pelo sistema metrô, em 1994, ocorreu no mesmo ano a reinauguração das estações de Del Castilho, Inhaúma e Engenho da Rainha, findando assim com o transbordo entre os sistemas pré-metrô e metrô na estação de Maria da Graça. A partir daí a linha dois passou a operar efetivamente entre o Estácio e o Engenho da Rainha.

Em 1996 inaugurou-se as estações de Vicente de Carvalho e Tomás Coelho. Os bairros de Irajá, Colégio, Coelho Neto, Acari, Fazenda Botafogo, Engenheiro Rubens Paiva e Pavuna, tiveram suas estações prontificadas e abertas ao público em 1998.

Na primeira década do século XXI deu-se o prolongamento da linha 1, com a inauguração das estações de Siqueira Campos (2002), Cantagalo (2007) e General Osório (2009). Em 2014 foi inaugurada a estação Uruguai, a quarta no bairro da Tijuca. A figura 13 mostra a rede metroviária atual do Rio de Janeiro e sua previsão para 2016.

Figura 13 - Rede Metroviária atual do Rio de Janeiro e previsão para 2016



Fonte: transurbpass blogspot, 2014 (com marcações do autor, sem escala).

— Linha 1 (em operação)
— Linha 2 (em operação)

— Linha 3 (prevista para 2016)
— Linha 4 (prevista para 2016)

A linha 3 ligará a área central da Cidade do Rio de Janeiro aos municípios de Niterói e São Gonçalo. O trecho entre Niterói e São Gonçalo terá 22 km e 14 estações e está previsto para ser concluído em 2016. Quanto ao trecho entre Rio e Niterói ainda não há previsão de quando será concluído.

Encontra-se também em execução a obra de implantação da linha 4, que terá 16 km e sete estações, prevista para entrar em operação no segundo semestre de 2016, ligando a Estação General Osório (Ipanema) ao Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca, onde se integrará com o Corredor de BRT (Bus Rapid Transit) da Transoeste. Previstas, mais ainda sem data de implantação e traçados definidos, estão também as linhas 5 e 6; a primeira ligando a orla da Zona Sul ao aeroporto internacional, e a segunda ligando o Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca, até à Ilha do Fundão/aeroporto internacional, como alternativa ao BRT Transcarioca.

2.8 - As políticas urbanas das últimas décadas do século XX e os transportes coletivos: PUB-Rio, Plano Diretor e Planejamento Estratégico

O planejamento dos transportes das últimas décadas do século passado marcou muito a cidade que se fez depois. Importa assim considerar, até para a melhor compreensão do sistema de transportes e dos efeitos urbanos que tiveram, o Plano Urbanístico Básico (PUB-Rio), desenvolvido a partir de 1977 pelos técnicos da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano do Rio de Janeiro, e o Plano Diretor Decenal, criado em 1992.

O lançamento do PUB-Rio deu-se num contexto marcado, a partir da segunda metade da década de 1970, por dificuldades econômicas que questionaram as relações entre desenvolvimento e planejamento, desencadeando um período de dúvidas e novas proposições. No Brasil este será um período de incertezas e de novas buscas, de crise econômica e social, de diminuição do crescimento econômico e demográfico.

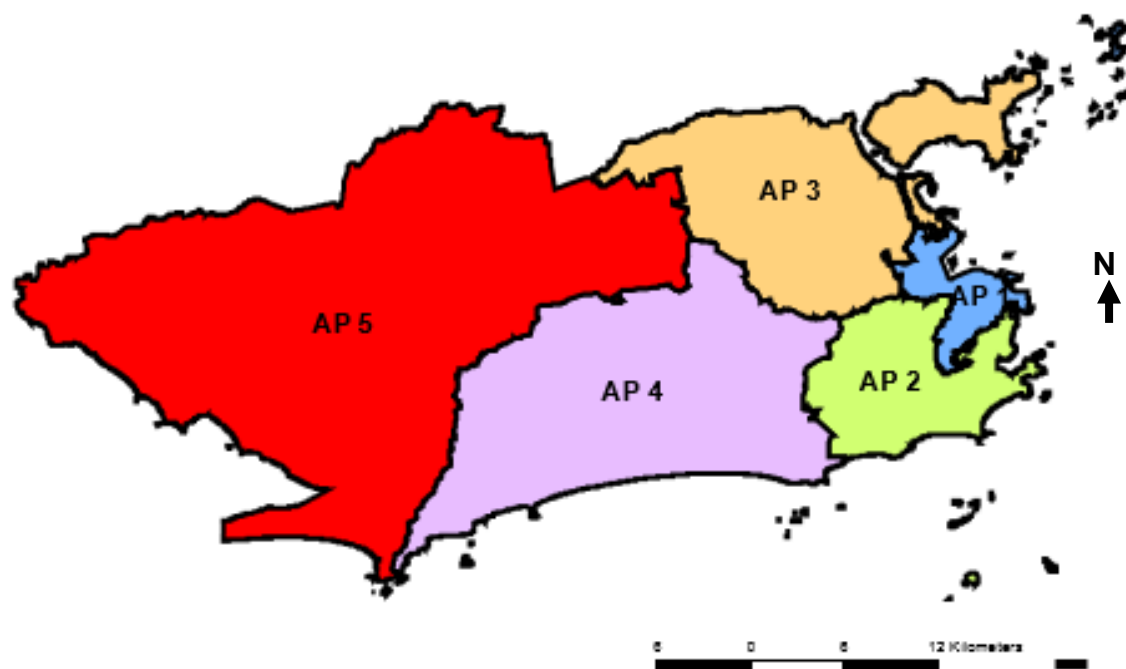
No Rio de Janeiro a crise será mais grave que noutras cidades. Relegada, após a fusão de 1975, à condição de simples capital regional, a cidade será obrigada a trocar as medidas de urgência do desenvolvimento, impostas no contexto precedente, por medidas de minimização dos efeitos negativos causados por um

crescimento urbano profundamente desigual. As práticas urbanísticas precedentes revelam sinais de pouco êxito em seu objetivo de pensar e fazer a cidade, em razão principalmente das técnicas autoritárias de planejamento e dos procedimentos estritamente funcionalistas, julgados afinal muito redutores. A crítica se coloca também sobre a *démarche* quantitativa e a visão despolitizada do espaço urbano.

Busca-se produzir um debate mais rico e amplo, não composto apenas por um ou dois campos disciplinares, mas por diversas áreas do conhecimento: sociologia, história, antropologia, geografia, economia, artes, meio ambiente etc. As práticas urbanísticas deste período partem de duas necessidades: a de sair da grave crise econômica e social em que a cidade estava mergulhada e a de recuperar as condições dos espaços urbanos abandonados pelas práticas precedentes. O debate e a ação passam da esfera federal para a municipal, com as reformas de descentralização do Estado transferindo progressivamente a responsabilidade das políticas urbanas para as autoridades locais.

O PUB-Rio, ainda que não possa ser considerado um plano diretor típico, enquadra-se em um plano de diretrizes e faz uso da racionalidade na identificação de problemas e desvios naquilo que seria considerado modelo. Apesar do reforço da democracia e da maior preocupação como desenvolvimento, a visão de cidade é a mesma encontrada em outros planos da época e de anos anteriores, obedecendo a uma perspectiva funcionalista. São definidas grandes áreas de planejamento (APs) (mapa 9), respeitando as características dos diferentes bairros e criando políticas setoriais para o desenvolvimento econômico e social. Três metas foram eleitas como fundamentais para a realização do PUB-Rio: aperfeiçoar o planejamento do desenvolvimento municipal; aumentar a eficiência das estruturas que abrigam as diferentes funções urbanas e atividades de produção; e integrar as ações da administração municipal aos planos dos demais níveis de governo.

Mapa 9 - Áreas de Planejamento (AP)



Fonte: Instituto Pereira Passos.

No campo dos transportes coletivos, com influência direta na área da linha dois, a fase do PUB-Rio foi marcada pela implementação do já abordado PIT-Metrô (1977), que como vimos tratou a questão da circulação e dos deslocamentos de um ponto de vista fundamentalmente estatístico, do tipo origem-destino, sem considerar as possibilidades de aproveitamento do sistema de transporte coletivo para novos usos e atividades urbanas em áreas mais carentes. Contraditoriamente, alguns pontos da linha dois, na AP3, alvo dos estudos do PIT-Metrô, revelariam mais tarde grandes possibilidades de valorização e dinamização no entorno de algumas estações, com a implementação de novos serviços e atividades, como veremos mais adiante.

A criação das AP's pelo PUB-Rio pode ser considerada como algo muito importante do ponto de vista das políticas urbanas, uma vez que possibilita identificar e tratar inúmeros problemas e situações de desigualdade sócio-espacial. Os transportes coletivos, contudo, não foram tratados pelo plano como um dos

instrumentos possíveis para a produção de um quadro urbano mais equânime em termos de atividades, usos e serviços. Serão poucas as grandes realizações físicas desta prática urbanística, compensadas pelo aumento e sofisticação de novos dispositivos normativos. Entretanto, a maneira descontínua de operar das autoridades locais no plano político, associado às características históricas da cidade, manterá e mesmo reforçará as ações clientelistas e assistencialistas, fazendo com que as diretrizes do plano perdessem força.

Criado através da Lei Complementar nº 16, de 4 de junho de 1992, o primeiro plano diretor da cidade, chamado de Plano Diretor Decenal, deveria ser executado em até dez anos, passando por uma revisão após esse período. Para cada uma das AP's instituídas anteriormente foram traçadas metas de crescimento e desenvolvimento urbano, umas com mais rigor e controle da expansão e outras mais incentivadas a ter seu território ocupado. Além das áreas de planejamento, foram estabelecidas, dentro de cada uma, pequenas subáreas, num total de dezesseis, divididas por regiões administrativas, onde os bairros possuem características similares, seja pelo perfil de ocupação e/ou posição geográfica.

Um dos principais objetivos previstos no Plano Diretor Decenal era promover uma distribuição mais justa e equilibrada da infra-estrutura e dos equipamentos públicos, repartindo as vantagens e ônus decorrentes da urbanização. Tinha como uma de suas metas ordenar o crescimento das diversas áreas da cidade, compatibilizando-o com o sistema viário e de transportes e os demais equipamentos e serviços urbanos.

A regulação do uso e da intensidade da ocupação do solo consideraria sempre a oferta existente ou projetada de transporte coletivo, sendo este um dos principais instrumentos de aplicação do plano diretor, buscando atender às funções econômicas e sociais da cidade, de modo a compatibilizar o desenvolvimento urbano com o uso e a ocupação do solo, sua oferta de transportes e das demais atividades e serviços urbanos.

O Plano Diretor de 1992 atribuiu prioridade na distribuição de investimentos públicos para as Áreas de Planejamento 3, 4 e 5, visando uma intensificação do processo de descentralização de atividades econômicas, serviços e equipamentos urbanos, com a reestruturação e a otimização do uso e da ocupação do solo nessas

áreas. Ressalta-se que as áreas envolvidas da linha dois do metrô concentram-se em sua grande parte na AP3, como veremos no próximo capítulo.

Ainda na primeira metade da década de 1990, tem início também uma prática urbanística considerada como sendo de cunho mais estratégico, influenciada pelo acirramento da crise urbana, pelo pensamento neoliberal e pela globalização econômica. Ela surge na primeira administração do Prefeito César Maia (1994), que acaba por preterir o então recém-aprovado Plano Diretor Decenal, para sair em busca de inscrever o Rio de Janeiro no concerto das “global cities”. A valorização da cidade, que não cresce mais na mesma cadência do passado, impõe-se como questão principal. Constata-se a obsolescência de grandes áreas, a ruptura radical entre cidade formal (cidade legal) e cidade informal (as favelas), a deterioração dos espaços públicos e índices assustadores de poluição, violência e insegurança.

O planejamento anteriormente desenvolvido para orientar, regular e legitimar a ação pública sobre a cidade, é considerado agora inapto, ou no mínimo insuficiente, para responder aos enormes desafios da cidade. Como alternativa desenvolve-se o planejamento estratégico, inspirado em lógicas de marketing urbano e guiado por projetos urbanos temáticos, de modo a suscitar o investimento privado e canalizar a revitalização econômica, social e física do Rio de Janeiro.

Para seus propositores, o “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro”, de 1994, se torna legítimo em um contexto de competição entre cidades (SÁNCHEZ, 2003). Suas posições teóricas servem de pano de fundo para novas questões ligadas ao planejamento, ao patrimônio e ao meio ambiente. A postura mais assumida é a de promover uma gestão temporária de projetos com a criação de modelos de gestão urbana suficientemente aberta para absorver as oportunidades previsíveis e não previsíveis, e responder com rapidez e flexibilidade. Entende-se que é pela mobilização dos investimentos privados (evitando impor-lhes barreiras) que se pode e se deve regenerar a cidade. Reduzindo o controle público, se opera uma reaproximação com o setor privado, via parcerias, dando forma às operações urbanas de prestígio que se veem como capazes de promover o desenvolvimento, num quadro global marcado pela competição entre lugares.

Nesta perspectiva, retoma-se o termo urbanismo para implementar uma espécie de “urbanismo de projeto” (PORTAS, 1994), em que os arquitetos podem recuperar parte do prestígio perdido com o apoio de concursos públicos de forte apelo

mediático. Tendo Barcelona como paradigma, a efetivação do projeto urbano revelará um processo de intervenção combinando uma ação programática diversificada (desenho, normas e campanhas elucidativas) para resolver problemas urbanos pontuais.

A meta então era a de atender às exigências de costura da complexidade e de concepção mais eficaz das modalidades de intervenção. Seu objetivo é recuperar a boa imagem da cidade com o tratamento de fragmentos espaciais estratégicos, com destaque para a requalificação da zona portuária, a renovação de antigas áreas industriais, a reurbanização de eixos comerciais (Programa Rio-Cidade) e a urbanização de favelas (Programa Favela-Bairro), operações que parecem associadas a estratégias de exploração comercial do espaço urbano visando atrair novos investidores e turistas, desenvolvidos para serem capazes de dar um primeiro impulso ao desenvolvimento.

As tensões que marcam esta prática referem-se às ambivalências entre as reivindicações dos setores econômicos (especulação imobiliária, investimentos seletivos) e as políticas de redistribuição e de inclusão social (regulação fundiária, urbanização de favelas), verificando-se que o clientelismo e aparelhamento das instituições públicas tendem a privilegiar as operações espetaculares em detrimento de um trabalho de fundo de participação comunitária. Em relação a isso, sublinha-se a concentração de investimentos públicos em certos setores implicando uma distribuição desigual de recursos no espaço urbano, com contraste entre a área central revitalizada e a realidade das zonas periféricas, onde a pobreza e o desemprego se agravam e onde o meio ambiente se degrada, acentuando-se ainda mais os dilemas da cidade partida.

Neste contexto das políticas urbanas que marcaram o início da década de 1990, os órgãos ligados ao setor de transportes e planejamento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, numa decisão sem precedentes, resolveram, em conjunto, elaborar o Plano de Transportes de Massa da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PTM/RMRJ), como parte de um processo de estruturação dos transportes públicos, cuja abordagem sistêmica e forma integrada de realização diferenciou-o dos demais planos até então realizados para o setor.

Buscava-se no PTM a possibilidade do mesmo se tornar um instrumento de política de planejamento de transportes da RMRJ. Seu desenvolvimento foi baseado

na implantação de um complexo Modelo Multimodal da RMRJ, utilizando-se de pesquisas de campo. Além da definição de uma rede estrutural, previa-se no âmbito do PTM a implementação de instrumentos para permitir a aplicação de um modelo de transportes que efetivasse a integração de modos, física, tarifária e operacional, e melhorasse as condições de deslocamento da população em termos de tempo, segurança e conforto, o que nunca chegou a ser implementado de forma sistêmica.

Do ponto de vista metodológico, uma das inovações trazidas com o PTM foi a inclusão de um procedimento voltado para a análise de possíveis externalidades²⁰ positivas e negativas geradas com as ações. Junto com os tradicionais levantamentos e contagens volumétricas, pesquisas de origem - destino e pesquisas de velocidade e retardamento, desenvolveu-se o objetivo de analisar como as ações a serem implementadas poderiam se relacionar com políticas de reestruturação do uso do solo urbano, tendo o transporte coletivo como fator ordenador e indutor de processos de renovação e valorização de áreas, permitindo um desenvolvimento mais equilibrado entre os bairros e distritos da cidade. Tal objetivo, somado à perspectiva de dar suporte à uma rede estrutural de transporte coletivo, levou na época à proposição de diversos terminais com a finalidade de racionalizar o uso dos modais, principalmente os de alta capacidade, como o ferroviário e o metroviário, dando aos ônibus as funções de alimentação e distribuição do sistema metropolitano.

Apesar de ter sido considerado na ocasião como a principal ferramenta disponível no âmbito do planejamento dos transportes coletivos na RMRJ, o PTM não teve a evolução desejada enquanto instrumento para tal fim. A análise da situação atual mostra que a objetivada Rede Estrutural de Transporte de Massa não foi efetivamente implantada, tampouco sua relação com as políticas de uso do solo.

²⁰ São os efeitos laterais de uma decisão sobre aqueles que diretamente não participaram dela. Existe uma externalidade quando há consequências para terceiros que não são tomadas em conta por quem toma a decisão. Geralmente refere-se à produção ou consumo de bens ou serviços por terceiros. Ela pode ter natureza negativa, quando gera custos e prejuízos para os demais agentes, ou natureza positiva, quando os demais agentes, involuntariamente, se beneficiam, (investimentos governamentais ou privados em infra-estrutura, equipamentos, serviços e atividades).

2.9 - Desigualdade sócio-espacial e a ausência da ideia de coesão nas políticas de transporte no Rio de Janeiro

Depreende-se até aqui, através da análise da relação entre transporte e processos urbanos no Rio de Janeiro, o quão é complexa a imbricação que se opera nas esferas de poder atuantes no espaço urbano da cidade e sua Região Metropolitana, permitindo avançar nosso olhar e aprofundar nossas análises em face do sistema de transportes desta região.

Para Pontes (2012), alguns fatos e processos abrem possibilidades de pensar as intrincadas e difíceis relações de poder que fazem parte deste sistema com as esferas de poder público e privado. Para o autor, o “pensar a cidade” se deu quase sempre em privilégio das camadas da sociedade de mais alta renda, e que as intervenções urbanas foram em grande medida beneficiárias destas em detrimento das menos favorecidas.

A lógica de intervenção operada pelo poder público, a partir principalmente das implementações do sistema de transporte, procurou moldar a cidade com vista a responder às demandas das classes hegemônicas (PONTES, op. cit.), com o poder se manifestando de diferentes formas e em momentos distintos numa complexa teia que se entrelaça e se faz presente de forma marcante na estruturação urbana da cidade e de sua Região Metropolitana, assevera o autor.

A forma de intervenção no urbano assumiu diferentes maneiras de tempos em tempos, permanecendo, contudo, a mesma estrutura. As intervenções são praticadas de maneira mais efetiva vindas de cima para baixo, isto é, orquestradas pelos poderes (e administrações) públicos que, utilizando-se de uma série de artifícios relacionados aos demais agentes públicos e privados (promotores imobiliários, empreiteiras, instituições financeiras, políticos, governantes, entre outros), buscam no mercado auferir o lucro do capital investido (relações múltiplas e complexas servem tanto à lógica mais ampla de reprodução do capital como aquela dos capitais que têm na cidade seu objeto de lucro) em detrimento das urgentes demandas sociais necessárias para que a cidade se desenvolva de forma justa e igualitária (PONTES, op. cit.).

As diversas vias, ferrovias e meios de transporte, conquanto possam ter gerado um certo padrão de acessibilidade e valorização da terra, por outro, contribuíram

com esquemas de segregações espaciais, o que levou a um tecido urbano fragmentado, configurado por retalhos de classes sociais diferenciadas.

Os novos vetores de expansão da cidade foram sendo indicados pelas novas avenidas radiais que surgiam além das já existentes estradas de ferro, que organizavam e centralizavam os núcleos residenciais (PONTES, op. cit.). Novas áreas eram incorporadas pela indústria, viabilizada pela construção da Avenida Brasil (1943) que permitiu o acesso viário a São Paulo e Petrópolis. Esse espraiamento horizontal da cidade não teve a contrapartida de uma melhoria no sistema de transportes coletivos, notadamente dos de maior capacidade (BARAT, 1975).

O fato foi que na cidade do Rio de Janeiro o serviço de transporte público por ônibus e lotação predominou em detrimento aos bondes e trens, apesar de uma parcela crescente da população ter continuado a depender do transporte ferroviário. A cidade crescia com a localização de novas indústrias ao longo dos subúrbios da Leopoldina e o surgimento de ocupações de terras e favelas nas zonas industriais. Para servi-las o trem era um bom e barato meio de transporte coletivo (BARAT, op. cit.).

No que diz respeito à forma do tecido urbano, Barat afirma que é variável no tempo e no espaço e, por um lado, influi na organização do sistema de transportes públicos e na implantação dos equipamentos urbanos, por outro, sofre influências desses equipamentos e sistema. Algumas segregações espaciais ou fragmentações socioeconômicas do território resultam do processo produtivo capitalista que favorece o fenômeno da exclusão social no contexto brasileiro, que acabam caracterizando a desigualdade social das cidades, sendo representada principalmente pela prevalência dos interesses privados e pela força política dos interesses especulativos, em que os benefícios dos investimentos públicos resultam em valorização privada (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

Segundo Silva (2009) a problemática está no fato de que cada ambiente segregado recebe tratamento diferenciado por parte do Estado de acordo com o interesse de grupos sociais, de modo que, a fragmentação é reproduzida e confere continuidade a esta materialidade da sociedade de classes. Corrêa (2001) destaca que a fragmentação é "condição social" desse espaço segregado, onde a sociedade de classes se reproduz e o espaço segregado, reflexo da sociedade de classes,

também é reproduzido. No caso da oferta de transporte não é diferente (SILVA, op. cit.), considerando alguns países periféricos.

Nessa discussão, definir a pobreza apenas como a insuficiência de renda para que uma família satisfaça suas necessidades básicas é uma abordagem simplista (PONTES, op. cit.). Na realidade, se trata de um fenômeno de várias dimensões que inclui também a privação do acesso aos serviços essenciais, como: educação, saúde, transporte coletivo, lazer, cultura etc., (LOURENÇO, 2006).

Segundo a pesquisa ITRANS (2004), nem todas as dimensões da pobreza têm sido adequadamente estudadas e mensuradas nas cidades brasileiras. Ao lado da fome, do emprego, da habitação e dos serviços de saúde e educação, os sistemas de transporte coletivo e seus equipamentos, junto com a mobilidade urbana, são pouco estudados em suas relações com a pobreza. Portanto, afirma-se, concordando com Pontes (op. cit.), que o acesso às oportunidades de emprego, lazer, estudo, aos locais de moradia e de oferta de serviços essenciais depende das condições e dos equipamentos de transporte, ou, em outras palavras, para o autor, considera-se que os problemas de mobilidade podem ser, com frequência, agravantes da exclusão social e da pobreza, produzindo segregação.

Para além das carências materiais e da insuficiência da renda, a percepção das dimensões da pobreza pode ser alcançada por meio da noção de um modo de vida. O não acesso aos direitos sociais contribui, efetivamente, para a sua permanência. Nesse sentido, buscamos refletir não somente como a falta de acesso aos meios de transporte atinge as condições de vida urbana da classe trabalhadora, mas, também, como são gerados seus efeitos na configuração da pobreza. Como apontam diversos estudos sobre a periferia metropolitana, é nela onde a pobreza é mais perceptível e consolidada (PONTES, op. cit, p. 191).

Para Santos (1987), à pobreza gerada pelo modelo econômico, segmentador do mercado de trabalho e das classes sociais, soma-se a pobreza gerada pelo modelo territorial. Este pode influenciar em quem deve ser mais ou menos pobre somente por morar nesse ou naquele lugar (SANTOS, op. cit.), onde a ausência de bens sociais, atividades e serviços restringem sobremaneira seu acesso, tornando potencialmente mais pobres os que necessitam desses bens e serviços, tendo por vezes que buscar em outros locais e pagando caro para adquirir o que poderia ser ofertado de forma mais igualitária pelo poder público.

Com o objetivo de investigar a condição urbana de vida nas metrópoles brasileiras, o Observatório das Metrópoles criou em 2013 o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU)²¹, um instrumento de mensuração constituído por cinco dimensões (mobilidade urbana - D1, condições ambientais urbanas D-2, condições habitacionais urbanas - D3, serviços coletivos urbanos - D4 e infraestrutura urbana - D5) concebidas por variáveis do Censo Demográfico de 2010 do IBGE.

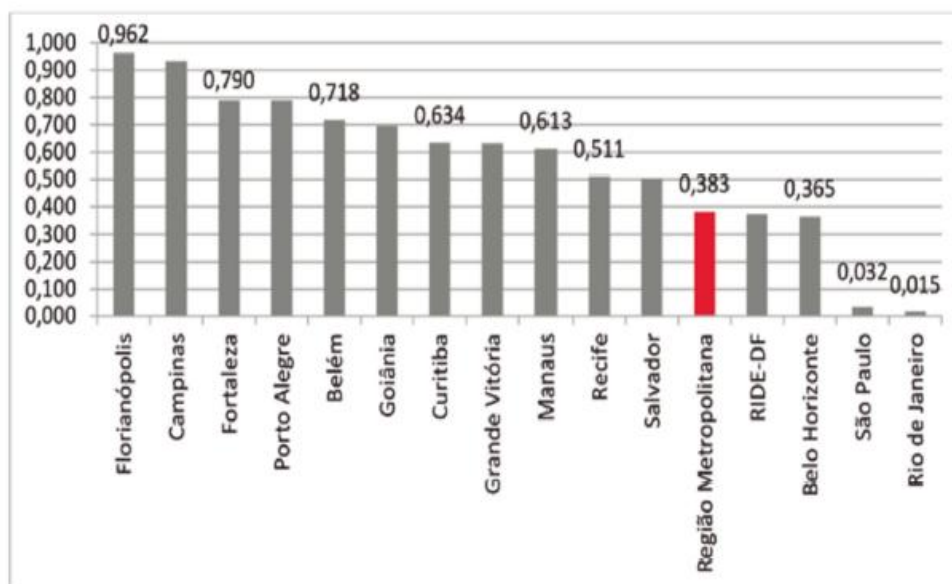
Ribeiro & Ribeiro (2013) consideram que diante das discussões sobre o que considerar como um índice de “bem-estar”, ajudando na delimitação do objeto de observação, a proposta do Observatório das Metrópoles tende a se afastar um pouco de uma visão utilitária de base da teoria econômica, aproximando-se da construção proposta por Harvey com a obra “A justiça social e a cidade” e seu conceito de “renda real”, onde “concebida como renda monetária propriamente dita e renda não monetária, aquela que não depende da capacidade dos indivíduos [...] a parcela não monetária possibilita mudanças na renda dos indivíduos em decorrência das mudanças que ocorrem sejam na forma espacial da cidade, sejam nas que se dão nos processos sociais”.

A dimensão do IBEU que trata da mobilidade urbana (D1), refere-se ao indicador de deslocamento casa-trabalho²², com base nas informações demográficas utilizadas. Sobre o IBEU da Mobilidade Urbana, cuja variação pode ficar entre 0 e 1, o estudo de Rodrigues (2013) tirou uma média das 15 principais regiões metropolitanas brasileiras, comparando-se em seguida os índices entre as regiões. O Rio de Janeiro ficou na última posição em relação às outras regiões analisadas (gráfico 1).

²¹ O IBEU procura avaliar a dimensão urbana do bem-estar usufruído pelos cidadãos brasileiros promovido pelo mercado, via o consumo mercantil, e pelos serviços sociais prestados pelo Estado. Tal dimensão está relacionada com as condições coletivas de vida promovidas pelo ambiente construído da cidade, nas escalas da habitação e da sua vizinhança próxima, e pelos equipamentos e serviços urbanos. O IBEU foi concebido em dois tipos: Global e Local. O IBEU Global é calculado para o conjunto das 15 metrópoles do país, o que permite comparar as condições de vida urbana em três escalas: entre as metrópoles, os municípios metropolitanos e entre bairros que integram o conjunto das metrópoles. O IBEU Local é calculado especificamente para cada metrópole, permitindo avaliar as condições de vida urbana interna a cada uma delas (RIBEIRO; RIBEIRO, op cit, p.7).

²² O indicador de deslocamento casa-trabalho é construído a partir do tempo de deslocamento que as pessoas ocupadas que trabalham fora do domicílio, e retornam diariamente para casa, utilizam no trajeto de ida entre o domicílio de residência e o local de trabalho. É considerado como tempo de deslocamento adequado quando as pessoas gastam até 1 hora por dia no trajeto casa-trabalho. Assim, utiliza-se a proporção de pessoas ocupadas que trabalham fora do domicílio e retornam para casa diariamente que gastam até 1 hora no trajeto casa-trabalho” (RIBEIRO; RIBEIRO, op cit, p.19).

Gráfico 1 - Mobilidade Urbana (D1) da Regiões Metropolitanas - 2010

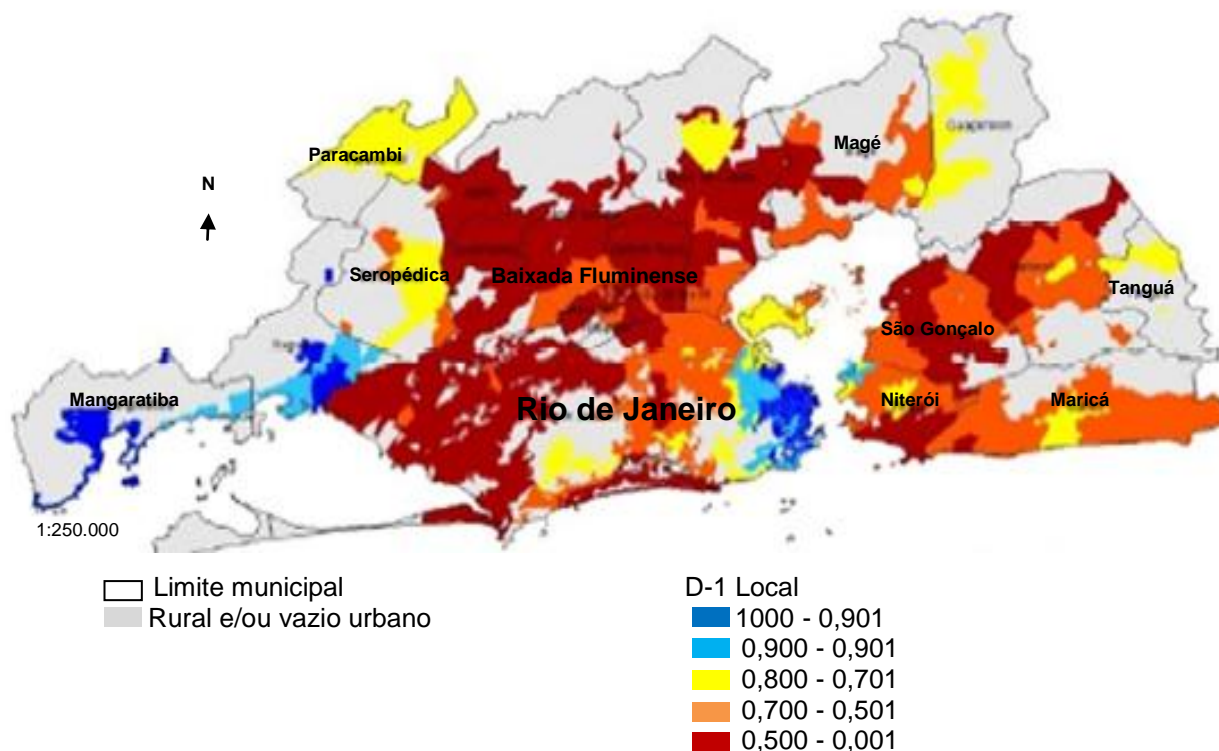


Fonte: Rodrigues (op cit).

Rodrigues (op cit) diz que o baixo índice das regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, resulta em grande parte de uma desestruturação do sistema de mobilidade urbana, cujo padrão de deslocamento está cada vez mais baseado no automóvel, sinalizando talvez que essas metrópoles não mais suportam deslocamentos centrados unicamente no transporte individual (RODIGUES, op cit, p. 45 e 46).

Quanto ao IBEU de Mobilidade Urbana (D1) específico do Rio de Janeiro, os índices mais altos foram encontrados nos bairros da Zona Sul, área nobre da cidade, como Copacabana (0,983); Humaitá (0,9783) e Rio Comprido (0,9782). Os índices mais baixos de mobilidade urbana (0,001 a 0,138) foram detectados na grande maioria dos bairros das Zonas Norte e Oeste e na Baixada Fluminense (OLIVEIRA; NERY, 2013), regiões onde, por coincidência, se concentra a maior parte da rede metroferroviária da cidade. O mapa 10 apresenta os índices de mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro em 2010.

Mapa 10 - Mobilidade Urbana (D-1) - Região Metropolitana do Rio de Janeiro - 2010



Fonte: Oliveira e Nery, 2013.

Segundo Pontes (2013), a estrutura da RMRJ, caracterizada pela tendência a um modelo do tipo núcleo-periferia, não é produto apenas das forças de mercado, mas, também, do papel desempenhado pelo Estado, seja pela criação de condições materiais que favoreceram o aparecimento desse modelo, seja mediante o estabelecimento de políticas de regulação de conflitos entre o capital e o trabalho. Para Abreu (1997) o alto grau de estratificação social do espaço metropolitano do Rio de Janeiro é expressão de um processo de segregação das classes populares que vem se desenvolvendo há muito tempo. Sobre isto, Pontes (op. cit.) diz o seguinte:

O modelo segregador do espaço carioca teria sido estruturado, principalmente, a partir dos interesses do capital, sendo legitimado e consolidado (in)diretamente pelo Estado, que não seria um agente neutro, atuando em benefício de toda a sociedade, teria se aliado através do tempo a diferentes unidades do capital, expressando os seus interesses e legitimando suas ações precursoras. Além disso, haveria uma relação direta entre a crescente estratificação social do espaço que se denomina Região Metropolitana e o estabelecimento de determinadas políticas públicas. Os padrões dessa distribuição das classes sociais teriam sido influenciados pelo Estado, tanto por suas ações quanto por suas omissões (p. 3)

Essas políticas, de acordo com Pontes (2013), seriam representativas dos momentos de organização social em que foram elaboradas, a partir da intervenção do poder público. Para o autor, olhar a questão do isolamento socioeconômico e espacial das camadas menos favorecidas na metrópole significa compreendê-la em relação ao acesso às oportunidades materiais e imateriais e à produção e circulação da riqueza. O direito à cidade passa por usufruir social, cultural e economicamente da mesma. como obra coletiva e desfrutar da urbanidade que a mesma pode e deve proporcionar (LOURENÇO, 2006).

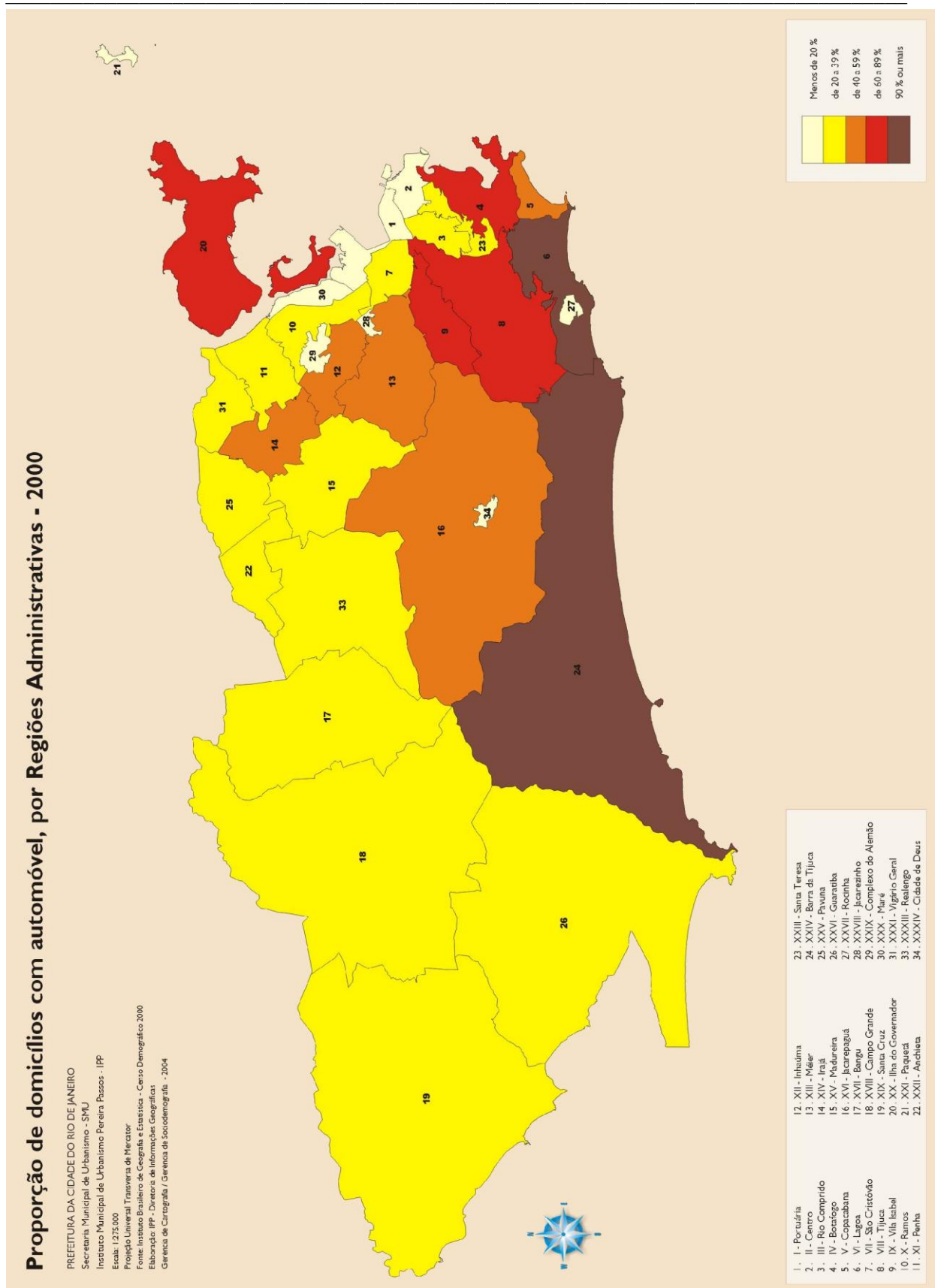
Os fatores que influenciaram na configuração do sistema de transporte público no Rio de Janeiro foram vários e extremamente articulados. Pontes diz o seguinte sobre isso:

Resumidamente, os fatores que determinaram a priorização do sistema viário na RMRJ eram múltiplos e se articulavam. Partindo do geral para o particular, tínhamos inicialmente, uma estrutura viária na cidade antes de 1938 contraditória com as novas necessidades de reprodução do capital, em termos mais amplos, e com aquelas dos capitais (incorporador e empreiteiro) que tinham no urbano seu objeto de lucro. A cidade, assim, se organizava por meio de uma estrutura viária que atendia determinadas funções comerciais e exportadoras e de sede da administração do País, que com a urbanização industrial começava a colocar entraves às lógicas, tanto macro como micro-econômicas. Prevaleceu a necessidade de circulação cada vez mais rápida de mercadorias, serviços e força de trabalho em geral, com ligações que vencessem dificuldades existentes (fosse de estrutura viária, fosse de condicionantes físicos) entre os diferentes subcentros em consolidação na cidade, o centro de negócios e varejos, os bairros em geral e com a periferia e restante do País. A nova rede viária apareceu, então, para Kleiman (1996), como necessidade de ampliar e articular opções diferenciadas de reprodução dos capitais. Torna-se evidente, em primeiro lugar, uma separação entre a “cidade-das-redes” e a “cidade-fora-das-redes”. Na primeira, são objetos de contínuos investimentos em infraestrutura a zona Sul e partes da zona Norte com camadas de renda mais alta e de singulares investimentos os subcentros dos subúrbios e suas adjacências e áreas industriais, e na segunda, na qual se localizam os pobres, a ausência de ligação com as redes. Construíram-se redes completas com nível satisfatório de serviços, constantemente renovadas e tecnicamente sofisticadas nas áreas em que havia um nexos aparente entre os interesses do capital imobiliário e a moradia de camadas de renda alta e média, situadas nas zonas da cidade com maior poder aquisitivo. Por outro lado, observou-se a ausência de redes completas, ou precárias, em áreas de residências de camadas de baixa renda, principalmente nos loteamentos e em favelas. Áreas, em princípio, sem interesse para o capital imobiliário que ficaram excluídas das redes durante mais de meio século, levando seus moradores à autoconstrução de infraestrutura (PONTES, 2013, p. 3).

Kleiman (1996) ressalta dois outros aspectos que produziram efeitos marcantes na configuração urbana carioca, após a implantação do período autoritário a partir de 1964. O primeiro desses fatores refere-se à remoção de favelas de áreas mais nobres da cidade, visando a construção de imóveis luxuosos ou para que os morros fossem mantidos livres e desembaraçados, condição necessária para a sua venda, pela empresa imobiliária, como “áreas verdes” (PONTES, op. cit.). Com isso ocorreu a expulsão de grandes contingentes de população pobre de áreas ricas da cidade, facilitada pela supressão de uma série de direitos civis pelos regimes militares (KLEIMAN, op. cit.). Em segundo lugar, levou a um intenso processo de especulação imobiliária que, logrando êxito, determinou a expansão da parte rica da cidade em direção a Barra da Tijuca, contando, para isso, com a ajuda decisiva do Estado que investiu grandes somas de dinheiro para que a Autoestrada Lagoa-Barra se concretizasse com a perfuração de vários túneis e a construção de pistas superpostas encravadas na rocha (PONTES, op. cit.). Essas ações, de alguma forma, revelam um conjunto de relações complexas envolvendo o papel de infraestrutura urbana do Estado, dos capitais imobiliário e empreiteiro e da sociedade.

A partir principalmente da política de transporte centrada no automóvel, em detrimento do transporte coletivo, teria o Estado sobretudo contribuído, de forma constante, para a criação do modelo espacial segregado e pouco coeso que hoje caracteriza o Rio de Janeiro. O mapa 11 nos fornece uma ideia da proporção de domicílios com automóvel pelas Regiões Administrativas do Rio de Janeiro, em 2000.

Mapa 11 - Proporção de domicílios com automóvel pelas Regiões Administrativas do Rio de Janeiro - 2000



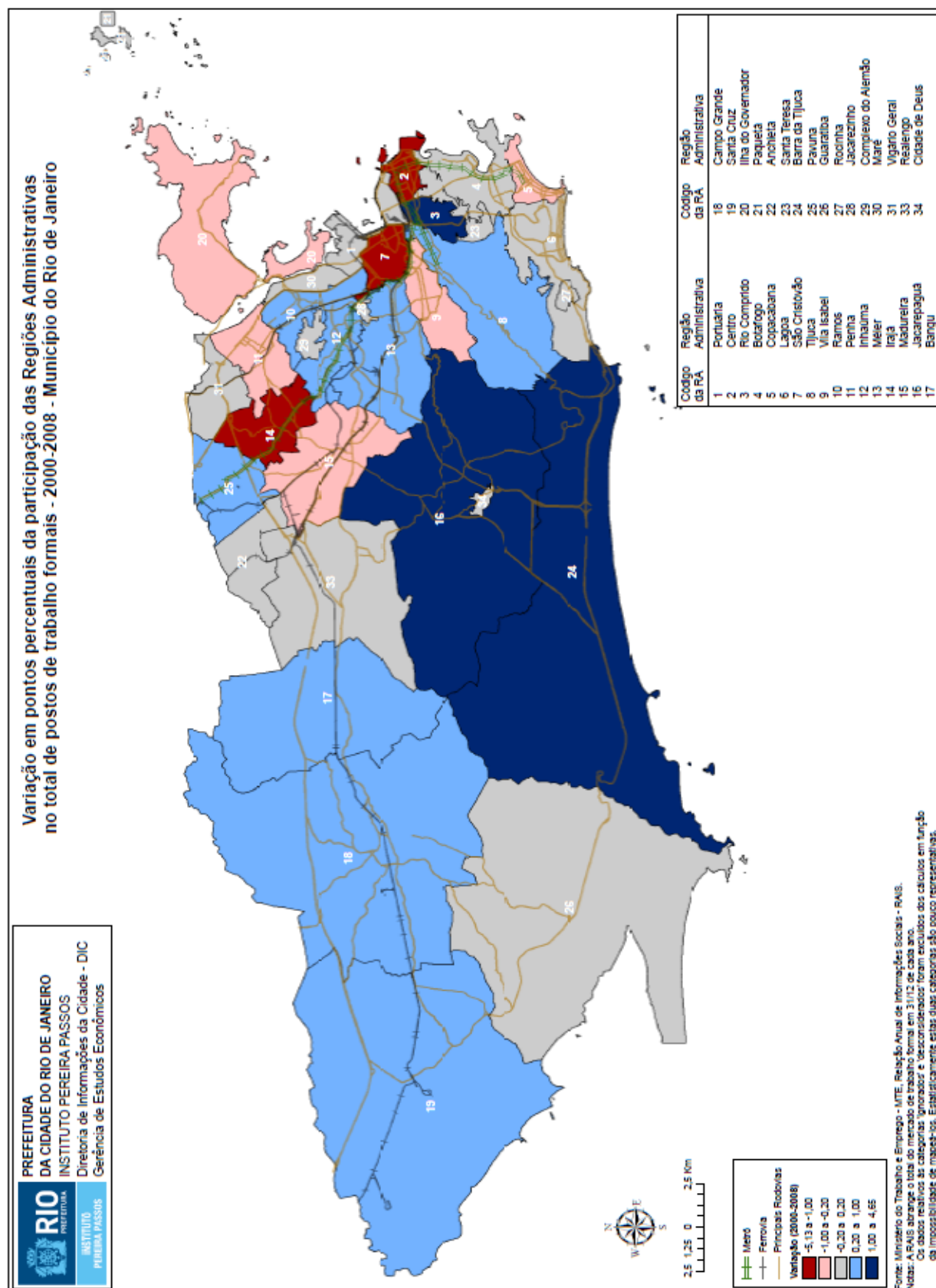
Fonte: Armazém de Dados, IPP - 2000.

Pelo mapa acima percebe-se que os domicílios com automóvel na cidade do Rio de Janeiro localizam-se majoritariamente na Zona Sul, parte da Zona Norte e na Barra da Tijuca (Zona Oeste). Garcia (2006) nos lembra que geralmente os domicílios mais ricos tem mais de um carro e estes, no caso da capital Fluminense, se localizam principalmente na Zona Sul, na Barra e no Recreio. Há, segundo a autora, um circuito vicioso: nas áreas mais ricas e caras, onde é maior o número de carros, normalmente estão concentrados os melhores (e caros) serviços de saúde, educação, cultura, esporte e lazer, sendo inclusive mais bem servidas de transportes coletivos. Na medida em que os meios de transporte, sejam individuais, sejam coletivos²³, se distribuem de forma tão desigual, como no caso do Rio de Janeiro, é grande a possibilidade de um quadro de desigualdades sócioespaciais se (re)produzir. Isto, para Garcia (op. cit.), pode significar um certo isolamento e a redução das oportunidades dos mais pobres, em muitos aspectos: no acesso às oportunidades de emprego, aos serviços de saúde e educação, a equipamentos culturais, lazer, entre outros. O transporte torna-se assim, sobretudo no Rio de Janeiro, um importante fator de segregação urbana.

Um aspecto interessante diz respeito à geração de oportunidades de emprego, a qual, comumente, tem sido maior nas áreas servidas pelo transporte individual e mais ricas da cidade. Analisando os mapas 12, 13 e 14, percebe-se as áreas da cidade que mais se destacaram na geração de empregos formais, abrangendo o setor de serviços e também o setor industrial, no período de 2000 à 2008.

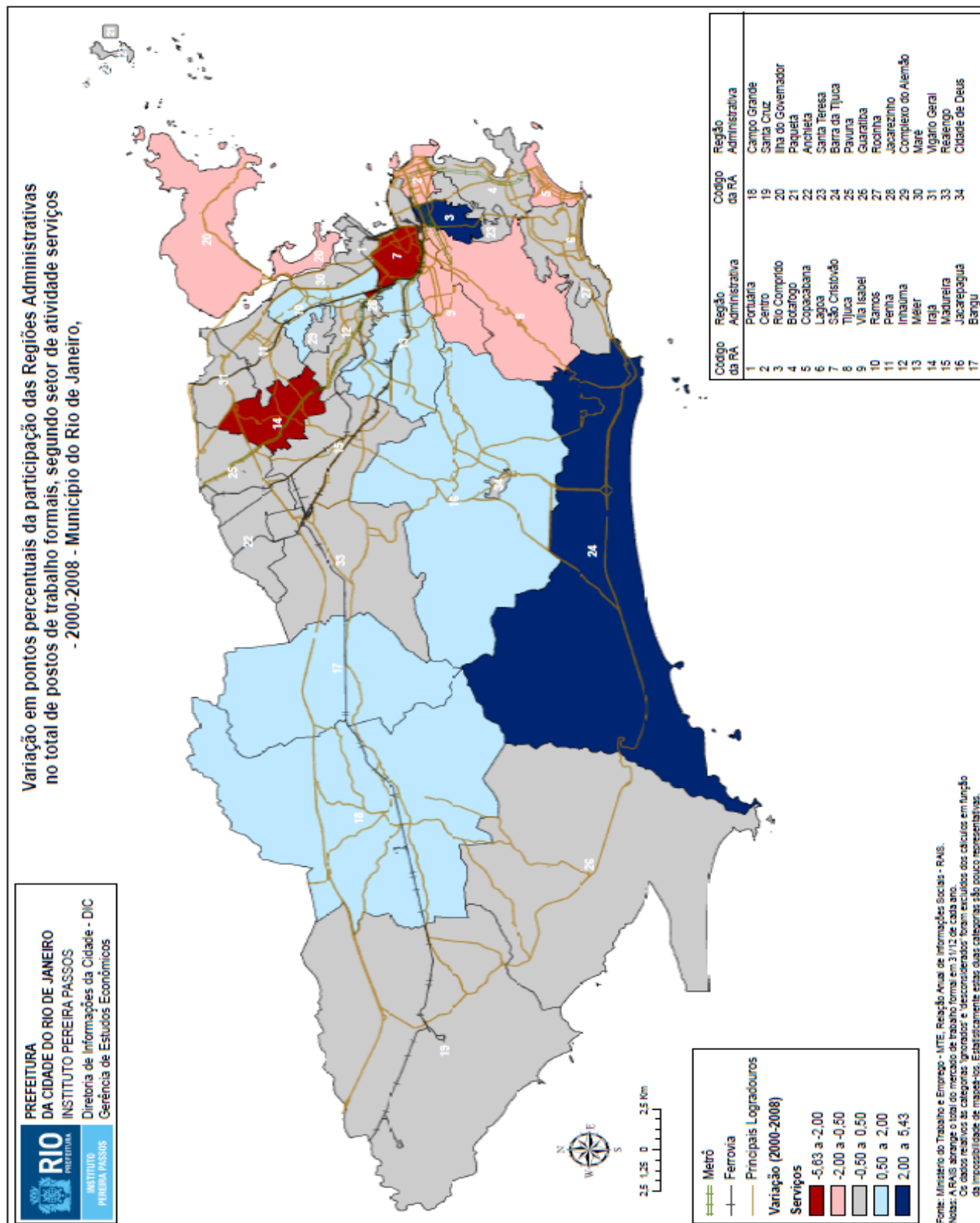
²³ No caso específico do Rio, o problema é agravado pela má distribuição das linhas de ônibus. Aparentemente há um "poder", que não se sabe identificar exatamente a origem, que rege essa distribuição de linhas. Mas, em termos concretos, há uma defasagem muito grande entre a taxa de ocupação das linhas que trafegam na Zona Sul e as que servem às Zonas Norte e Oeste. Em horários fora do pico, a taxa de ocupação das linhas da Zona Sul está em torno de 30%, número bem superior aos das Zonas Norte e Oeste. Nos horários de pico, a discrepância é ainda bem maior, com folga para as linhas que servem à Zona Sul. Nas condições atuais deveríamos reduzir o número de linhas que servem à Zona Sul em algo como 50%, racionalizando os percursos e com a criação de terminais de transferência. Com a racionalização dos corredores de transporte na Zona Sul, poderíamos aumentar a frota que serve às demais zonas da cidade. Os corredores BRT, quando implantados, além dos que já estão em operação, podem contribuir para a melhoria do sistema, tornando-se linhas-tronco (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, 2013).

Mapa 12



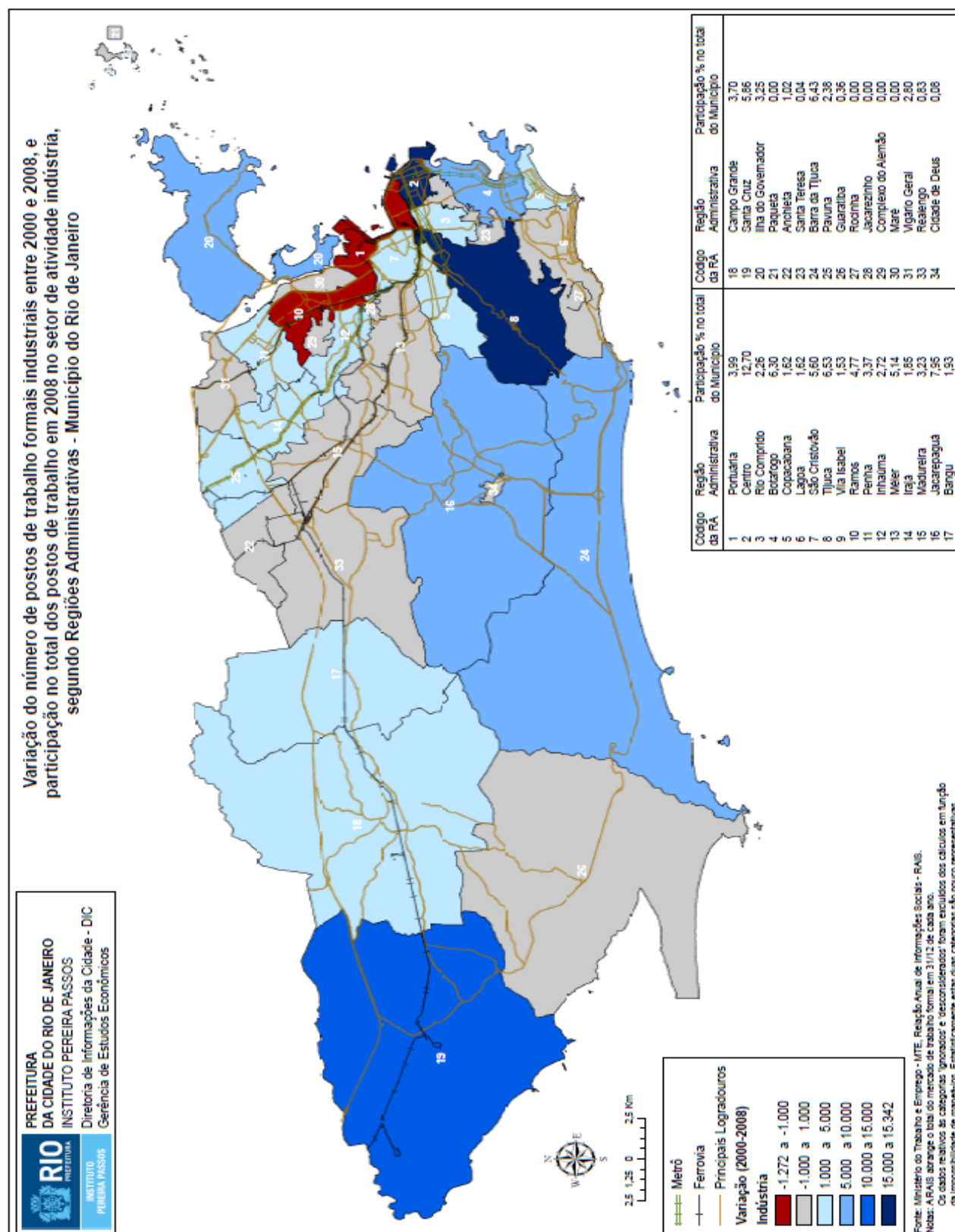
Fonte: Amazém de Dados - Instituto Pereira Passos, 2014.

Mapa 13



Fonte: Armazém de Dados - Instituto Pereira Passos, 2014.

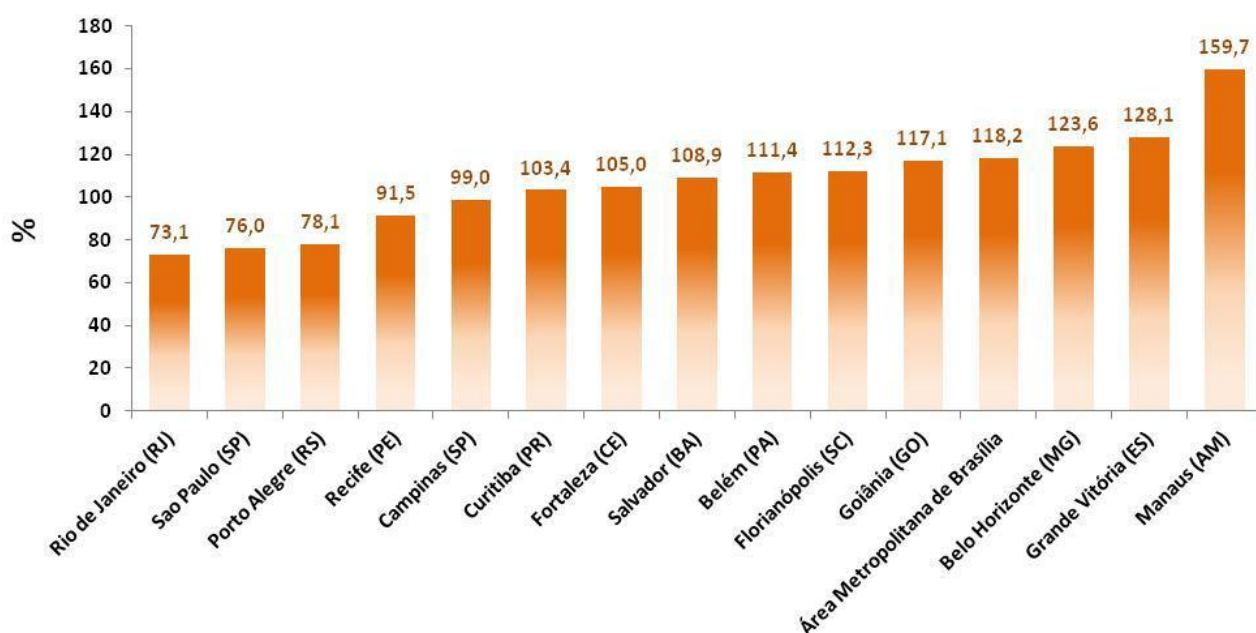
Mapa 14



Fonte: Armazém de Dados - Instituto Pereira Passos, 2014.

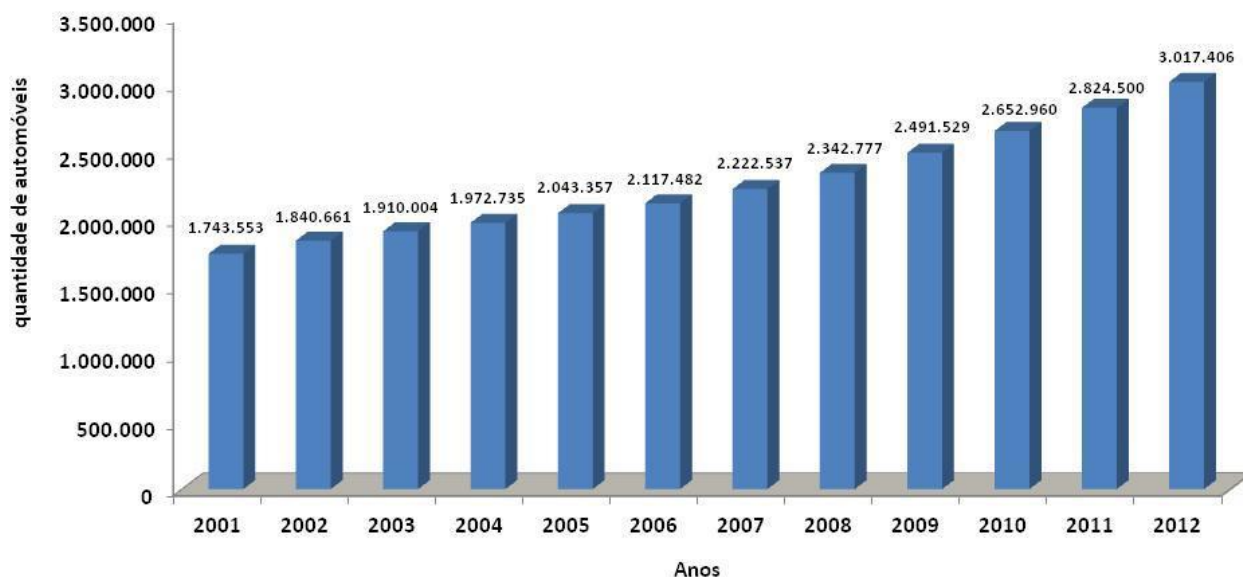
Pela análise dos mapas observa-se que as áreas que mais se destacaram na criação de empregos formais (serviços e indústria) foram aquelas onde predominam o transporte privado, enquanto as áreas melhor servidas pelo sistema metroferroviário ocuparam posições inferiores, em alguns casos até apresentando um decréscimo na criação de oportunidades de trabalho, fazendo perceber a pouca relação desse sistema com outras políticas públicas na cidade. Neste ínterim, a Metrôpole do Rio de Janeiro teve sua frota de automóveis acrescida em mais de 1.200.000 novos veículos só na última década, conforme os gráficos 2 e 3.

Gráfico 2 - Crescimento da frota de automóveis nas 15 principais Regiões Metropolitanas - 2001 a 2012



Fonte: Observatório das Metrôpoles, com dados do DENATRAN (2013).

Gráfico 3 - Frota de automóveis na Região Metropolitana do Rio de Janeiro - 2001 a 2012



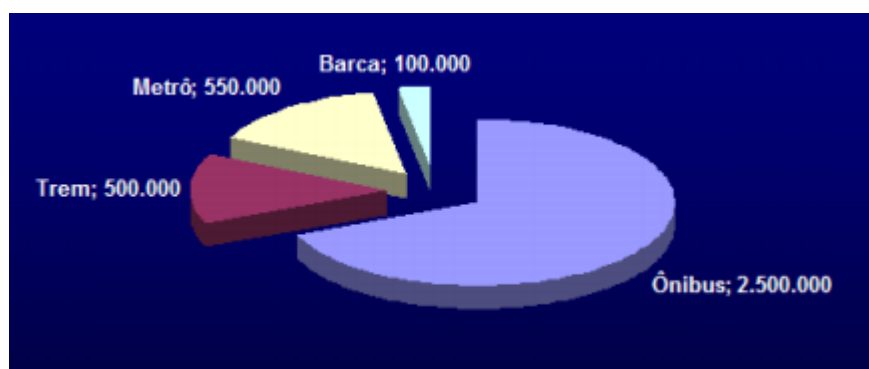
Fonte: Observatório das Metrópoles, com dados do DENATRAN (2013).

Segundo levantamento do Observatório das Metrópoles (2013), apesar de apresentar crescimento relativo menor do que as médias nacional e metropolitana, o Rio de Janeiro registrou um aumento absoluto considerável. Em toda a série histórica considerada, a frota fluminense cresceu 73,1% ou mais de 1,2 milhão de automóveis em termos absolutos. No caso especial do Rio de Janeiro, de acordo com o Observatório, vale ainda destacar que, ao contrário da maioria das regiões metropolitanas, as variações anuais continuam crescentes desde 2003. Isso significa que, apesar de ser a região que menos cresce, é uma das poucas que mantém uma tendência ascendente no ritmo de crescimento (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, op. cit.).

Reforçando a forte tendência rodoviarista, os ônibus tiveram sua frota na cidade aumentada em mais de 60% no período entre 2003 e 2013, passando de 10.298 para 17.061 veículos, respectivamente (DENATRAN, 2014). No final da primeira década deste século, os ônibus transportavam cerca de 400% a mais de passageiros ao dia do que os trens e o metrô (Secretaria Municipal de Transportes, 2009). Neste mesmo período as expansões do metrô para a Baixada Fluminense e os Municípios de Niterói e São Gonçalo não saíram do papel. Quanto aos trens, concedidos à

iniciativa privada (Supervia) em 1998, por um período de 25 anos, os poucos investimentos na manutenção e expansão (embora a Supervia garanta ter investido de 1998 até 2009 cerca de 545 milhões de reais) fez com que perdessem bastante força. Com a prioridade para o transporte rodoviário (empresas privadas), o sistema ferroviário, que em 1984 chegou a transportar um milhão de passageiros por dia, entrou em uma profunda crise, em que a degradação vem afetando a segurança das operações (acidentes), a pontualidade e a confiabilidade das viagens (constantes avarias). Contudo, dos 145 mil passageiros transportados por dia em 1996, os trens atingiram a marca de 500 mil passageiro/dia em 2009. A maioria das estações, porém, são antigas e não receberam reformas que alterassem a estrutura de plataformas e das instalações. Em 2012 a concessionária divulgou um plano de reforma de todas as estações do sistema até 2016.

Figura 14 - Modais no Rio de Janeiro - Número de passageiros por dia



Fonte: Secretaria Municipal de Transportes, 2009.

Aliado a este fatores, acredita-se que o grande crescimento da população, seguido de um tecido urbano bastante extenso, intensificaram as contradições socioespaciais do quadro urbano carioca, gerando uma provisão precária de atividades, serviços e equipamentos urbanos, desigualdades na distribuição de renda e subvalorização da mão de obra. Tal situação afetou a qualidade de vida de grande parte da população, principalmente daqueles de menor poder aquisitivo, contribuindo para um quadro de comprometimento da coesão social urbana.

A forma de desenvolvimento do processo de urbanização no Rio de Janeiro fez com que as imensas distâncias desencorajassem a implementação de meios de transporte não motorizados. A predominância de meios motorizados, reforçada por

setores políticos e empresariais, ligados principalmente à indústria do automóvel e ao mercado imobiliário, praticamente modelaram o território para que automóveis e ônibus circulassem.

A ação do poder público voltada para o direcionamento de investimentos com o intuito de promover reestruturações urbanas para à crescente motorização (construção e melhorias de vias expressas, viadutos, túneis etc), ocorreu paralelamente à pouca ou nenhuma ênfase relativa ao sistema de transporte coletivo e seus equipamentos (meios, estações, ferrovias etc) nas áreas mais pobres da cidade. A finalização dos serviços dos bondes e o abandono e precarização dos trens e estações decorreram desse processo, transformando-se em elementos de reprodução da precariedade. Esta situação, além de comprometer profundamente a acessibilidade e mobilidade dos extratos sociais residentes nas áreas menos abastadas da cidade, representa também, até hoje, uma precarização de diversos serviços e atividades, aumentando a desigualdade sócioespacial.

A integração entre política de transporte público e um desenvolvimento urbano mais equilibrado no Rio de Janeiro é algo que não se consegue perceber pela literatura analisada. Entretanto, para Ferraz e Torres (2004), tal atitude precisa e deve existir, sob o risco de comprometer negativamente a qualidade e a eficiência da prestação dos serviços e atividades e, conseqüentemente, na possibilidade de usufruto dos serviços públicos. A estreita relação que deve haver sempre entre transporte público coletivo urbano e políticas de uso do solo, conforme já dito e alertado por Josef Barat, é uma das condições para que uma metrópole como o Rio de Janeiro se torne mais humana, coesa e mais eficiente no que diz respeito ao transporte e seus equipamentos e à infra-estrutura de serviços públicos e atividades diversas (FERRAZ e TORRES, op. cit.).

O transporte público coletivo no Rio de Janeiro, para que se torne um fator na busca por uma melhor coesão urbana, precisa está inserido nas discussões sobre o desenvolvimento da sociedade, almejando a consecução dos direitos humanos e sociais e permeando várias áreas objetos de políticas públicas para a integração social, o que torna complexo o seu tratamento de forma isolada, como vem sendo feito até hoje. Novas questões devem ser suscitadas motivando novas interpretações, de modo a identificar os fatores que poderiam influenciar na melhoria das condições de coesão. Há de se considerar, sobretudo no caso do Rio de

Janeiro, que a acessibilidade/mobilidade está relacionada não somente com a maneira como a disponibilidade de transportes afeta os indivíduos na realização de viagens para a execução de suas atividades, mas também como pode afetar a realização seus desejos, sonhos e anseios.

Como disse o arquiteto e urbanista Jaime Lerner, vivemos o falso dilema: carro ou metrô. A resposta da mobilidade e dos transportes, segundo ele, não é nenhum dos dois. Para Lerner, embora a solução para o problema também esteja no deslocamento na superfície, o que realmente importa é a sociedade desenvolver a visão de uma cidade sustentável, com estrutura de vida, lazer, cultura, trabalho, transporte e mobilidade juntos. Partindo de uma visão estratégica, afirma Lerner, não podemos separar as pessoas da cidade, trabalho e moradia. Cada cidade tem o seu desenho, que em geral é baseado nos antigos caminhos. Se conseguirmos transformar esses desenhos em estrutura de vida, trabalho e lazer, de maneira integrada, estaremos no caminho certo.

2.10 - Algumas considerações sobre o capítulo

Viu-se neste capítulo que o planejamento dos transportes coletivos no Rio de Janeiro foi de postura majoritariamente tecnicista e política, buscando atender unicamente questões de demanda origem-destino e de investimentos para o capital imobiliário, descompromissado com uma melhor equidade entre as áreas urbanas. A política de transporte assim conduzida não contribuiu para que os investimentos altos e significativos nas zonas sul e central da cidade também o fossem nas áreas consideradas suburbanas, acirrando os dilemas de uma cidade fortemente dividida. A modernização das vias de circulação e equipamentos de transportes coletivos, alterando a configuração urbana, beneficiou os grupos de maior renda, encurralando os mais pobres nos subúrbios e áreas distantes, que não receberam, ao longo da história, investimentos que conduzissem à uma situação urbana mais equânime. Esse limitado e reduzido papel dos transportes coletivos contribuiu para fraca coesão urbana, com a cidade sendo reproduzida sem que a maior parte de suas áreas, as mais desfavorecidas, fossem servidas de melhores serviços, atividades e equipamentos urbanos.

As políticas de transporte coletivo no Rio de Janeiro, seja por meio das antigas intervenções, seja pelos planos mais recentes, sempre priorizaram certos setores da sociedade, em detrimento de outros. Algumas propostas buscaram mudar a configuração da cidade, possibilitando ações justas e injustas, dependendo do ponto de vista e da situação social em que se encontram os sujeitos.

Com relação à implantação do metrô, entendemos que o que se buscava, além de novos índices de acessibilidade e mobilidade no espaço intra-urbano, era a criação de um novo conceito de atendimento à população, já de certa forma acostumada ao transporte direto ou com no máximo uma transferência de uma modalidade para outra. Com isto tentava-se recriar no Rio de Janeiro um sistema que oferecesse viagens diretas a muitos, proporcionando o que poderíamos chamar de uma otimização dos padrões de origem e destino, comprometidos por congestionamentos graves, devido ao excesso de ônibus e automóveis face à capacidade do sistema viário. Esta talvez tenha sido, para nós, a premissa fundamental que culminou com a implantação da linha dois do metrô ao invés da Linha Verde, projeto rodoviário da década de 1960.

Compreendemos que a implementação desta política de transportes implicaria evidentemente a criação de medidas que viessem a favorecer não apenas os passageiros transportados pelo metrô, mas também alguns setores do capital (imobiliário, comercial, serviços etc.), por passarem a ter novas opções de investimentos em áreas dotadas de melhor acessibilidade, proporcionada pelo metrô em associação com outras modalidades de transporte.

Essa correlação de fatos, envolvendo transporte, relações sociais e produção do espaço na cidade do Rio de Janeiro, não se revelando como algo exatamente novo, sendo mais uma forma atualizada de reprodução de uma condição histórica proporcionada pelo sistema de transporte público iniciada pelos trens e bondes do passado, produz deslocamentos de atividades e grupos sociais no espaço, promovendo alterações na organização sócio-espacial. O diferencial agora talvez esteja no fato de que por ser o metrô um meio de transporte que reúne atributos e qualidades singulares em relação ao trem e ao bonde, como uma melhor otimização da relação espaço-tempo, o seu papel na cidade possa ser interpretado de forma alternativa, participando da produção não apenas como promotor de movimentos

rápidos e de massa, mas também possibilitando novos espaços com usos, significados e funções diversificados.

O projeto metroviário no Rio de Janeiro efetivou-se num momento em que o significado do papel dos transportes coletivos urbanos estava sendo repensado no mundo, com uma ênfase voltada também para a amenização de desigualdades sócio-espaciais, como apontamos no capítulo um com o relato de algumas experiências Internacionais. Ainda assim, uma análise do projeto nos revelou um enfoque dirigido por um viés primordialmente técnico, como também o foram o PIT-Metrô e o PTM, desenvolvidos nas três últimas décadas do século XX, com o PTM, contudo, já apresentando uma certa flexibilidade nas suas propostas. Têm-se assim a impressão de que o transporte coletivo no Rio de Janeiro continua cumprindo suas "funções do passado", procurando propiciar uma forma mais eficaz para atender unicamente as necessidades de deslocamento, sem necessariamente obter êxito nessa missão. Tal função dos transportes coletivos não deixa de existir, muito menos teve sua importância reduzida, mas não deve ser mais o único objetivo a ser alcançado.

Reconhece-se o fato de que o projeto metroviário no Rio de Janeiro não teve a redução de desigualdades sócio-espaciais com uma de suas orientações centrais. Porém, observações empíricas recentes deixam perceber algumas ações e investimentos realizados no entorno de estações localizadas em áreas menos privilegiadas da cidade.

Com relação ao nosso objeto de estudo, as áreas urbanas lindeiras à linha dois do metrô carioca, há mudanças significativas, sobretudo nas áreas envolventes das estações de Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, antigas áreas industriais da cidade que vêm passando por algumas importantes transformações nos últimos vinte anos, com alterações no uso do solo, por via da implantação de novas atividades e a alteração dos padrões de consumo.

Empreenderemos a partir de agora uma análise específica nessas duas áreas da linha dois do metrô do Rio de Janeiro, procurando reconhecer e identificar o alcance e o significado dessas mudanças, bem como se podem apontar um possível caminho para o desenvolvimento de ações envolvendo transporte coletivo e uso do solo, possibilitando uma distribuição mais equânime de atividades, equipamentos e serviços urbanos por áreas menos favorecidas.

Capítulo 3

Transformações recentes no entorno das estações Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho na linha dois do metrô carioca

Este capítulo trata da pesquisa empírica realizada através de levantamento de campo e entrevistas no entorno das estações metroviárias Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, na linha dois do metrô da cidade do Rio de Janeiro, contando ainda com auxílio de relatórios produzidos por várias instituições, com destaque para a Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário (ADEMI-RJ), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo (FIPE-USP), bem como por relatórios e estudos desenvolvidos sobre o tema.

Alerta-se que as constatações empíricas daqui advindas podem revelar alguns aspectos e conteúdos ligados aos transportes urbanos, sem necessariamente conduzir à uma forma geral. Contudo, permite a análise de um processo através de alguns sintomas espaciais. Não se trata de nenhum grande mistério urbano, mas pode aguçar nosso pensamento no sentido de estabelecer outras possibilidades de compreensão do papel dos transportes na cidade contemporânea.

Inicialmente tenta-se identificar a estrutura urbana e as potencialidades, bem como as marcas de obsolescência junto ao eixo metroviário. Da configuração resultante, com áreas obsoletas e em desuso, por vezes barateadas, num quadro sócio-econômico atrativo e dadas as boas condições de acessibilidade pelos transportes coletivos, identificamos importantes transformações que têm marcado nos últimos anos o entorno das estações Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, de que resulta (e como resulta) de novas diretrizes e propostas do poder público.

3.1 - Caracterização da área analisada: a estrutura urbana

As estações metroviárias Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho situam-se numa parte da cidade denominada de Área de Planejamento 3 (AP 3) (ver mapa 9), cuja denominação, significado, papel e função sofreram alterações ao longo da história urbana da cidade do Rio de Janeiro, razão pela qual consideramos importante conhecer esse processo, ainda que de forma sucinta, antes de abordarmos suas mudanças mais recentes.

A área que hoje representa a AP 3 recebeu diferentes tratamentos e nomenclaturas ao longo do tempo e situa-se hoje na chamada Zona Norte da cidade, cortada pelos ramais ferroviários da Central do Brasil, pela Linha Dois do Metrô e por importantes vias rodoviárias.

No decorrer de sua evolução a cidade foi produzindo dinâmicas sócio-espaciais que engendravam configurações territoriais distintas, exigindo medidas administrativas que orientassem e regulassem esta reconfiguração. Inúmeros decretos municipais foram formulados visando estabelecer um zoneamento para a cidade, o que fez com que a AP 3 recebesse diferentes classificações no espaço intra-urbano carioca ao longo do tempo.

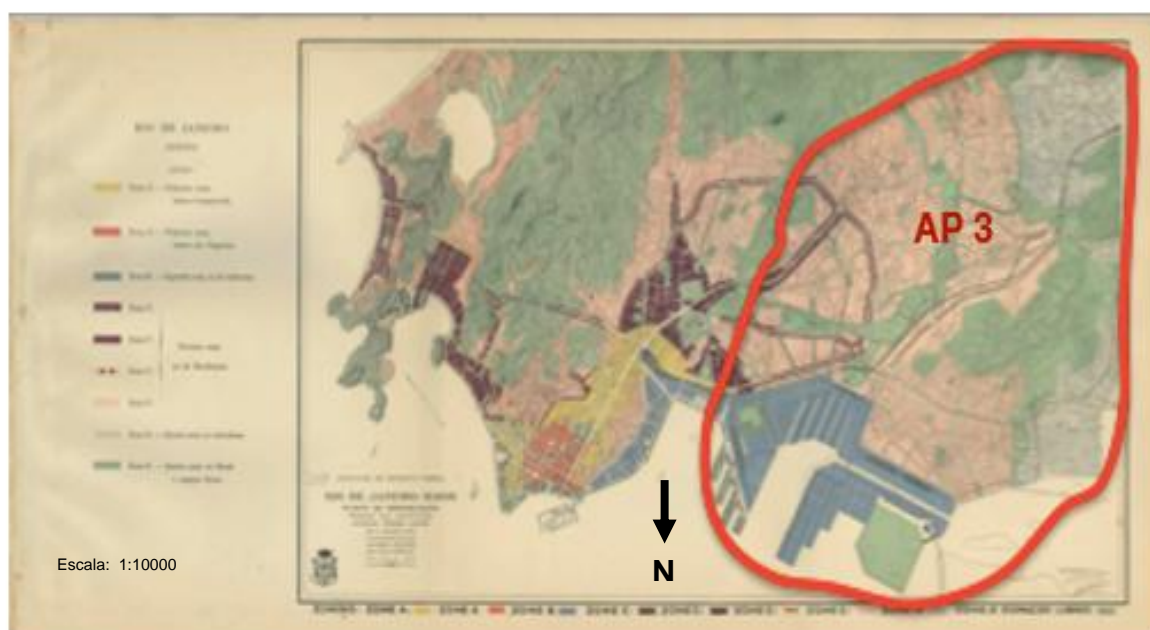
O estudo de Santos (2012) destaca alguns decretos municipais que permitem reconhecer as diferentes denominações atribuídas à AP 3 e ajudam a compreender a sua inserção urbana. No início do século XX predominava uma preocupação com a expansão da cidade, o que leva à delimitação de zonas, que passaram a formar a paisagem urbana do Rio (BORGES, 2007, apud SANTOS, op cit). O Decreto nº 1.185/1918 dividiu o Município do Rio de Janeiro em três áreas: urbana, suburbana²⁴ e rural, em que a atual AP 3 foi classificada como uma área formada por partes urbanas e suburbanas do município (figura 15).

²⁴ Normalmente é um termo utilizado para designar as áreas em redor das áreas centrais de um dado aglomerado urbano, seja ele um município, distrito ou outra qualquer instância política; porém o termo também é usado para descrever cidades circunscritas a um núcleo metropolitano central. Eventualmente pode ser considerado sinônimo de *periferia urbana*, embora tal definição encontre alguma polêmica nos estudos de urbanismo e planejamento urbano. A sua origem está na maioria das vezes relacionada com o desenvolvimento dos meios de transportes coletivos (trem, metrô e ônibus) e com o incremento da utilização do automóvel particular. Esta evolução possibilitou percorrer distâncias cada vez maiores entre as áreas de residência e de trabalho, determinando o alargamento das periferias das cidades.

Uma nova divisão intra-urbana para o Rio de Janeiro é proposta no início da década de 1930, decorrente do Plano Agache. Aposta-se agora numa divisão entre zonas comerciais, industriais, de negócios, residenciais, suburbanas e rural de espaços livres, com uma expansão orientada para o norte, fragmentando os subúrbios. A AP 3 seria por essa proposta uma área mais urbana, englobando um trecho industrial, com redução de sua área dita suburbana (mapa 15).

A não efetivação do Plano Agache exigiu uma releitura durante a década de 1930, buscando-se adequações a uma realidade em mudança. Em 1935 o Decreto 5.595 apresentou um zoneamento baseado numa especialização por ramos de atividades (BORGES, 2007, apud SANTOS, 2012), numa orientação transitória até 1937, quando o Decreto 6.000 criou o primeiro Código de Obras da Cidade do Rio de Janeiro e aumentou o número de categorias, suprimindo os termos zona urbana, suburbana e rural, e adotando nomenclaturas mais específicas ligadas ao uso, designadamente zonas comerciais (ZC), residenciais (ZR), industrial (ZI), agrícola (ZA) e especial (ZE). Nesse contexto a área da AP 3 foi tratada como industrial, residencial e agrícola (figura 17).

Mapa 15 - Zoneamento proposto por Agache



Fonte: Santos, op cit.

Figura 17 - Zoneamento pelo Decreto nº 6.000/1937



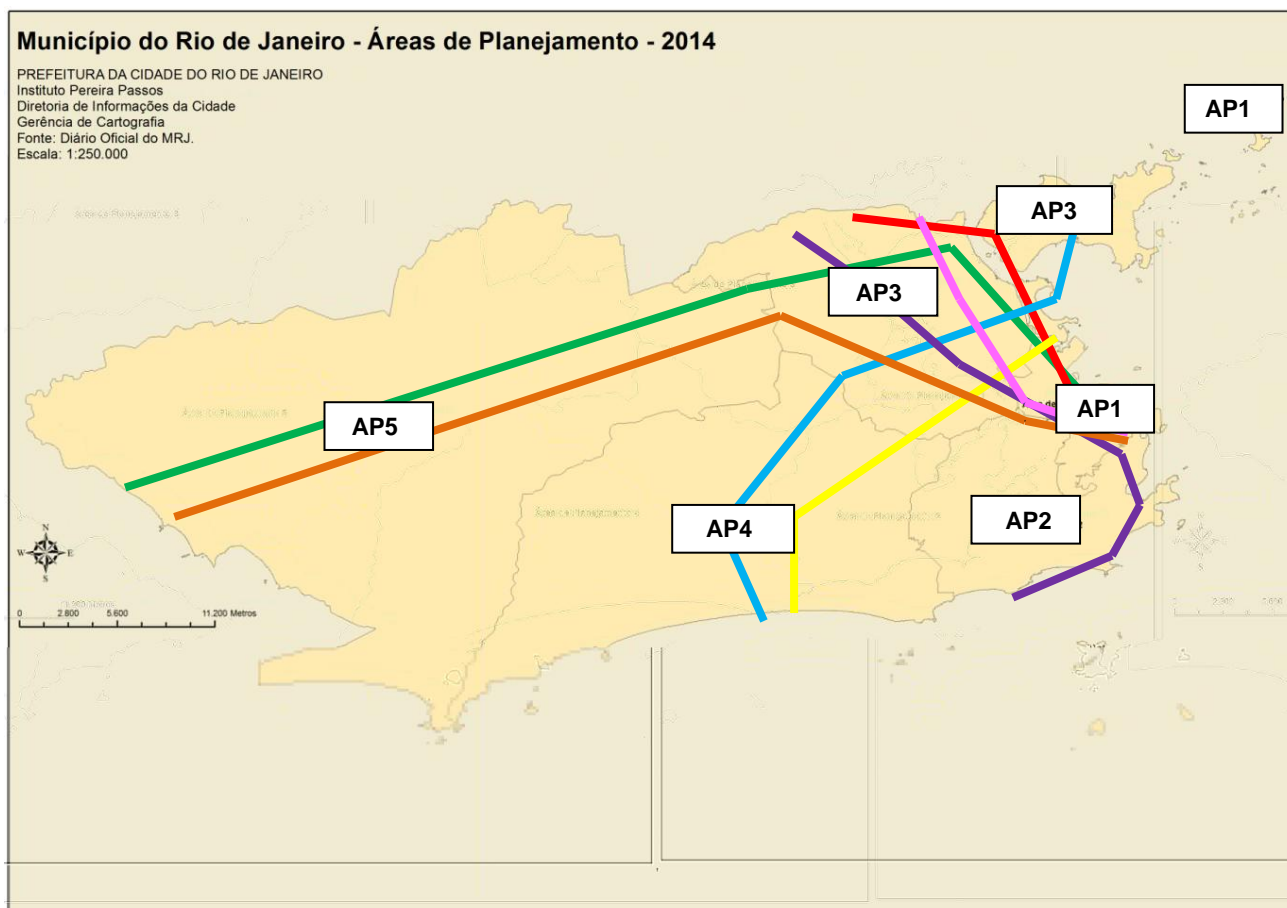
Fonte: Instituto de Engenharia Legal - IEL (1987), apud Santos, op cit. (sem escala)

As décadas seguintes foram caracterizadas por um crescimento intenso da cidade, gerando uma intensa reconfiguração territorial, urgindo assim a elaboração de novos documentos que orientassem e regulassem o espaço citadino. Em 1976 novas categorias seriam incluídas na AP 3. O Decreto nº 322/1976, reconhecendo uma nova realidade, estabeleceu um zoneamento mais específico, que iria orientar o desenvolvimento da cidade até o início da década de 1990 (SANTOS, op cit) e que considera zonas turísticas, comerciais, residenciais, industriais, portuária e novas zonas especiais (figura 18). A AP 3, passa a ser considerada uma área de uso comercial, turístico e especial, o que duraria até o início da década de 1990, quando passaria a ser denominada pelo poder público de Área de Planejamento 3.








A AP 3 tem uma localização que permite acessar com facilidade vários outros pontos do município e do estado, e de certa forma vem se destacando quando comparada com outras áreas de expansão na cidade. Apesar da existência de alguns fatores que possam criar obstáculos ao seu desenvolvimento, como a segurança e o trânsito, por exemplo, é uma imensa área que apresenta muitas possibilidades que a tornam tão atrativa tal qual outras áreas mais exploradas.

A AP 3 apresenta serviços e equipamentos utilizados por habitantes de praticamente todos os municípios do Rio e cidades vizinhas. É uma área dinâmica que se relaciona com a cidade por meio de importantes avenidas, vias expressas, ferrovias, metrô e transporte marítimo, sendo ainda o início e o fim de grandes rodovias federais (mapa 16). Destaca-se também que é na AP 3 que está o aeroporto internacional da cidade, porta de ligação do Rio de Janeiro com o mundo.

Mapa 16 - Principais eixos de circulação na AP 3



Fonte: Instituto Pereira Passos (com marcações do autor)

- | | | |
|--|---|--|
|  Linha Amarela |  Ramal Ferroviário de Saracuruna |  Linha dois do metrô |
|  Linha Vermelha |  Avenida Brasil |  Ramal Ferroviário de Santa Cruz |
|  Eixo da Transcarioca | | |

Os eixos de circulação acima descritos conectam a AP 3 com o conjunto de municípios da Baixada Fluminense e também com as AP 1, 2 e 5, fazendo com que seja diariamente cortada pelos diversos fluxos entre essas localidades. Pode-se dizer pelo mapa 16 que a AP 3 possui um bom sistema de escoamento de pessoas, veículos e produtos, considerando que está junto às duas principais portas de

entrada da cidade, representadas pelas Rodovias Presidente Dutra e Washington Luís, além também da Avenida Brasil, uma via de 56 km que liga a área central à zona oeste da cidade.

Se formos comparar a AP 3 com qualquer outra região da cidade, constataremos que é a área mais bem servida de vias e transporte público de massa e com inúmeras linhas de ônibus municipais e intermunicipais que partem ou passam por ela. Além de sua situação geográfica privilegiada e sistema viário diversificado, dispõe de sistemas de abastecimento de água, de esgotamento sanitário e de drenagem de águas pluviais em quase toda a sua extensão, em índice superior ao dos bairros da Zona Oeste (APs 4 e 5), que são os que mais crescem na cidade (SANTOS, op cit).

A AP 3 é composta por 13 Regiões Administrativas (RAs) e é umas das regiões maiores e a mais populosa da cidade, com 2.399.159 habitantes, de acordo com o censo do IBGE de 2010.

Quadro 7 - Regiões Administrativas da AP 3 com seus bairros

Região Administrativa	Bairros
X - Ramos	Bonsucesso, Manguinhos, Olaria e Ramos
XI - Penha	Penha, Penha Circular, Brás de Pina
XII - Inhaúma	Higienópolis, Maria da Graça, Del Castilho, Inhaúma, Engenho da Rainha, Tomás Coelho
XIII - Méier	São Francisco Xavier, Rocha, Riachuelo, Sampaio, Méier, Pilares, Engenho Novo, Lins de Vasconcelos, Todos os Santos, Cachambi, Engenho de Dentro, Água Santa, Encantado, Piedade, Abolição, Jacaré
XIV - Irajá	Irajá, Vila Kosmos, Vicente de Carvalho, Vila da Penha, Vista Alegre, Colégio,
XV - Madureira	Madureira, Campinho, Quintino Bocaiúva, Cavalcante, Cascadura, Engenheiro Leal, Vaz Lobo, Turiaçu, Rocha Miranda, Honório Gurgel, Oswaldo Cruz, Bento Ribeiro e Marechal Hermes
XX - Ilha do Governador	Ribeira, Zumbi, Cacua, Pitangueiras, Praia da Bandeira, Cocotá, Bancários, Freguesia, Jardim Guanabara, Jardim Carioca, Tauá, Moneró, Portuguesa, Galeão e Cidade Universitária
XXII - Anchieta	Anchieta, Guadalupe, Parque Anchieta, Ricardo de Albuquerque
XXV - Pavuna	Pavuna, Coelho Neto, Acari, Barros Filho e Costa Barros, Parque Colúmbia
XXVIII - Jacarezinho	Jacarezinho
XXIX - Complexo do Alemão	Complexo do Alemão
XXX - Complexo da Maré	Maré
XXXI - Vigário Geral	Vigário Geral, Cordovil, Parada de Lucas, Jardim América

Fonte: IBGE.

Apesar do Plano Diretor de 1992 ter incluído a AP 3 na lista de vetores de crescimento da cidade, juntamente com as APs 4 e 5²⁵, foram estas duas últimas

²⁵ A ocupação urbana do Município consolidará os grandes vetores de crescimento do centro da Cidade para a Zona Norte - Área de Planejamento 3, para a Zona Oeste - Área de Planejamento 5, para região de Jacarepaguá, na Área de Planejamento 4, bem como os vetores que se irradiam a partir de centros de comércio e serviços (Art. 45 da Lei Complementar nº 16 de 1992).

que acabaram por apresentar posteriormente os melhores índices de urbanização, devido talvez à maior oferta de espaços livres nelas encontrados.

Analisando alguns dados do Instituto Pereira Passos, percebe-se que as AP 4 e 5, na zona oeste da cidade, foram as que mais se urbanizaram entre 2004 e 2009, com 24% e 70% de representatividade sobre as recentes áreas urbanizadas, respectivamente (figura 19 e mapa 17).

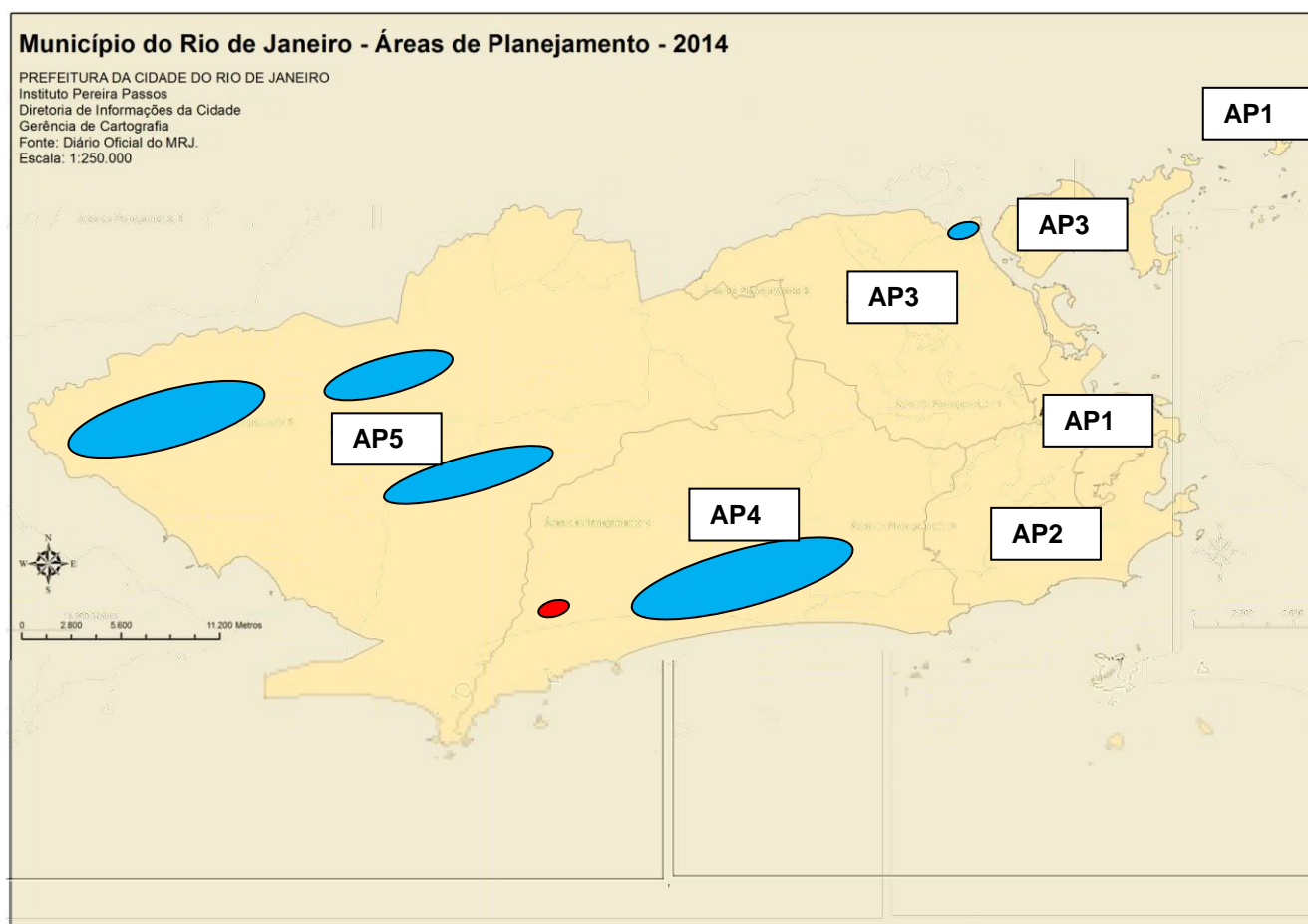
Figura 19 - Áreas urbanizadas entre 2004 e 2009, por AP

Acréscimo de área urbanizada

AP1
AP2
AP3
AP4
AP5

Fonte: Instituto Pereira Passos

Mapa 17 - Evolução das áreas urbanizadas no Rio de Janeiro entre 2004/2009



Fonte: Instituto Pereira Passos (com marcações do autor)

■ Regiões onde houve acréscimo de áreas urbanizadas (3.213,4 hectares)

■ Regiões onde houve decréscimo de áreas urbanizadas (187,2 hectares)

Os maiores acréscimos de áreas urbanizadas entre 2004 e 2009 ocorreram nas AP 4 e 5, num total de 3.055,3 hectares, aproximadamente 95% do total das áreas urbanizadas no município naquele período.

Todavia, tal situação não impediu que mudanças importantes ocorressem em alguns pontos na AP 3, com novas construções, podendo falar-se de um processo de terciarização – que reforçou oportunidades de emprego e não tanto a habitação – com renovação do uso industrial e efeitos na localização de comércio e serviços resultantes da implantação da linha dois do metrô, a qual possibilitou a abertura de novas articulações e acessos ao conjunto da cidade através das estações.

3.2 - A obsolescência de algumas áreas lindeiras à linha dois do metrô

No primeiro capítulo apresentamos a ideia de que o mercado imobiliário vem assumindo cada vez mais um importante papel no processo geral de reprodução do capital, acarretando uma crescente competição entre os lugares pela atração de investimentos. Isso, de certa forma, pode servir como uma orientação para entendermos todo um leque de processos de recuperação de áreas urbanas degradadas que vêm acontecendo no Rio de Janeiro.

Com as transformações recentes, ditas pós-fordistas, alguns espaços da cidade, como as zonas industriais abandonadas, portos, ferrovias e até mesmo o centro da cidade, perderam parte de sua funcionalidade. As novas formas de pensamento urbano buscam utilizar esses espaços esquecidos com uma nova abordagem, adaptando-os à lógica da sociedade do consumo. Alguns espaços tornam-se lugares de consumo, de espetáculos e de festas. Esta tendência urbanística tende a transformar espaços considerados não mais funcionais, como fragmentos urbanos convertidos em problemas ou obstáculos – os vazios fabris, portuários e ferroviários – em espaços novamente funcionais, tal como ocorreu com a cidade fordista face à que a antecede (muito marcada pela sua ligação ao mundo rural). Num contexto dito pós-industrial, que segue mais a lógica do consumo e não da produção, procura-se, para superar o estado de degradação de algumas áreas urbanas tradicionais, promover um mix de usos, com o desenvolvimento dos chamados complexos multiusos²⁶. Esses espaços atuam estimulando outras atividades com alto potencial catalizador de fluxos intra-urbanos, mesmo fora do horário comercial, aliando a demanda de produção de atividades, serviços e inovações, as áreas industriais obsoletas resultantes da nova lógica econômica e os benefícios do que pode ser chamado de um reaglomeração.

É nesse contexto – e na afirmação da construção de uma metrópole multicêntrica – que a obsolescência de algumas áreas urbanas lindeiras à linha dois do metrô carioca, como as antigas áreas industriais, mediante um quadro de esvaziamento produtivo, tem sido o alvo de uma reutilização de seus espaços

²⁶ Tendência mundial que procura unir em um mesmo empreendimento atividades e opções diversas (empresariais, residenciais, ensino, saúde, pesquisa, lazer, compras e serviços).

vagos, com a implantação de usos voltados para os setores do comércio, lazer, ensino e moradia, vinculados ao que se pode chamar de uma "vantagem territorial".

Essa "vantagem territorial" passa pela ideia de que algumas dessas áreas industriais degradadas podem apresentar algumas características competitivas que as tornem atraentes para alguns tipos de investimentos e ações de renovação urbana. Para reconhecer e identificar essas vantagens é fundamental que se tenha total e ágil conhecimento dos antigos sítios industriais disponíveis, identificando as novas oportunidades e possibilidades de ações específicas em cada local. Dentre essas vantagens e possibilidades, uma que é essencial – desde sempre – é a acessibilidade, capaz de proporcionar uma interação física eficaz no espaço urbano, através de um sistema de circulação e transportes eficientes. A acessibilidade, gerada neste caso pelos transportes públicos, vem tornando-se cada vez mais um fator fundamental capaz de incentivar alguns investimentos e inovações urbanas no Rio de Janeiro, que ao lado de outras importantes características pré-existentes do território, podem atuar dinamizando sua vocação e potencial econômico, urbano e social.

No Rio de Janeiro são inúmeras as possibilidades de se reconhecer áreas urbanas obsoletas ou degradadas. O leque de situações na capital fluminense pode incluir edifícios subutilizados, desocupados, terrenos abandonados e grandes infra-estruturas obsoletas. Essas áreas variam não apenas por suas características, mas também por sua localização na cidade, permitindo por vezes reconhecer diferentes situações em cada Área de Planejamento, que podem ser desde áreas marcadamente de expansão urbana até áreas já consolidadas.

Borde (2003) afirma que, segundo sua localização, podem ser observadas e identificadas, sinteticamente, as seguintes situações de áreas obsoletas ou em desuso na Cidade do Rio de Janeiro: nas áreas centrais e na zona sul predominam lotes, geralmente muito valorizados, com infra-estrutura disponível, cuja subutilização acarreta uma visível deseconomia urbana, sendo que nas áreas centrais, mais especificamente, observam-se áreas ocupadas por antigas estruturas de transporte ferroviário e portuário; nos subúrbios prevalecem, segundo a autora, infra-estruturas obsoletas como antigas fábricas, mercados e quartéis, localizadas em áreas dotadas com alguma infra-estrutura, e também uma grande quantidade de

pequenos lotes; e nas áreas de expansão destacam-se os lotes de grandes dimensões, por vezes com características e traços rurais.

As estruturas arquitetônicas abandonadas ou subutilizadas, de pequenas e grandes dimensões, podem ser encontradas, de forma geral, em toda a cidade, embora predominem certas tipologias em algumas áreas, como os espaços intersticiais dos pequenos lotes do subúrbio e as grandes estruturas de transporte em alguns pontos específicos. A obsolescência ou desuso dessas estruturas baseia-se muitas vezes menos em aspectos arquitetônicos do que naqueles ligados à urbanização enquanto um processo em permanente movimento.

A obsolescência e desuso decorrentes de transformações no processo produtivo, a exemplo das antigas fábricas do subúrbio carioca, algumas das quais consideradas como indutoras da ocupação de várias áreas da cidade, significam não apenas a subutilização da infra-estrutura ali implantada, mas também uma perda simbólica, com repercussões na vida das pessoas, passíveis de serem percebidas também no tecido urbano no entorno dessas áreas.

A situação de obsolescência de alguns sítios industriais impulsionada, no caso do Rio de Janeiro, pelo encerramento ou deslocamento de algumas unidades industriais, favoreceu a degradação urbana de algumas áreas do subúrbio carioca. Por outro lado, as condições de acessibilidade que algumas dessas áreas apresentam com a cidade em geral, a disponibilidade de um significativo mercado consumidor solvável e o potencial de um conjunto edificado de antigas indústrias em desuso e alguns vazios urbanos, têm as tornado atrativas para a transformação urbana. Essa confluência de aspectos pode representar o surgimento de uma grande parte da cidade potencialmente e fisicamente renovável, oportunidade para novos projetos urbanos, ensejando uma mudança de interpretação do papel dessas antigas áreas industriais no quadro geral da Cidade do Rio de Janeiro, com reforço da presença terciária.

Apesar do estigma que existe em relação a essa parte da cidade, vem se reconhecendo já há algum tempo aspectos que fazem da AP3 uma região de pontos apetecíveis para o desenvolvimento de projetos urbanos. A morfologia urbana de algumas dessas áreas, composta por terrenos e antigos espaços industriais lindeiros à grandes vias de circulação e transporte (Linha Dois do Metrô, Linha Amarela, Avenida Pastor Martin Luther King Júnior, Avenida Vicente de Carvalho, Avenida

Dom Helder Câmara), associada à presença de uma crescente classe média, tem contribuído para o processo de renovação de espaços industriais, fazendo com que aquele antigo estigma social não se constitua num entrave à essas renovações e se crie uma “nova vida” para nesses espaços.

Um primeiro momento desse processo pode ser exemplificado com a instalação do Norte Shopping (foto 4). Inaugurado em 1986, na área da antiga fábrica da Klabin, ajudou a alavancar o setor imobiliário do chamado Grande Méier (AP 3), em particular o bairro do Cachambi, onde o centro comercial está localizado, nas margens da Avenida Dom Helder Câmara, antiga Avenida Suburbana. Vemos que até a toponímia das vias sofreram mudanças, o que pode ter ajudado a romper com os antigos estigmas urbanos. O Norte Shopping é atualmente o maior centro comercial do Estado do Rio de Janeiro e, com as suas recentes expansões, passou da sexta para a quinta colocação no ranking dos maiores centros comerciais do Brasil, com uma área construída de 245.028 m²

Foto 4 - Norte Shopping



Fonte: o autor (2008).

Mais recentemente, o estudo de Silva (2008), comparando os principais investimentos e atividades desenvolvidas entre 1995 e 2008 no trecho da linha dois entre Del Castilho e Pavuna (figura 20), sinaliza que a partir de meados da década de 1990, antigas áreas de atividade industrial em desuso no entorno das estações metroviárias de Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, vêm se destacando dentre as demais localidades ao longo do eixo analisado, por receberem um maior e mais diversificado número de novos empreendimentos comerciais e imobiliários.

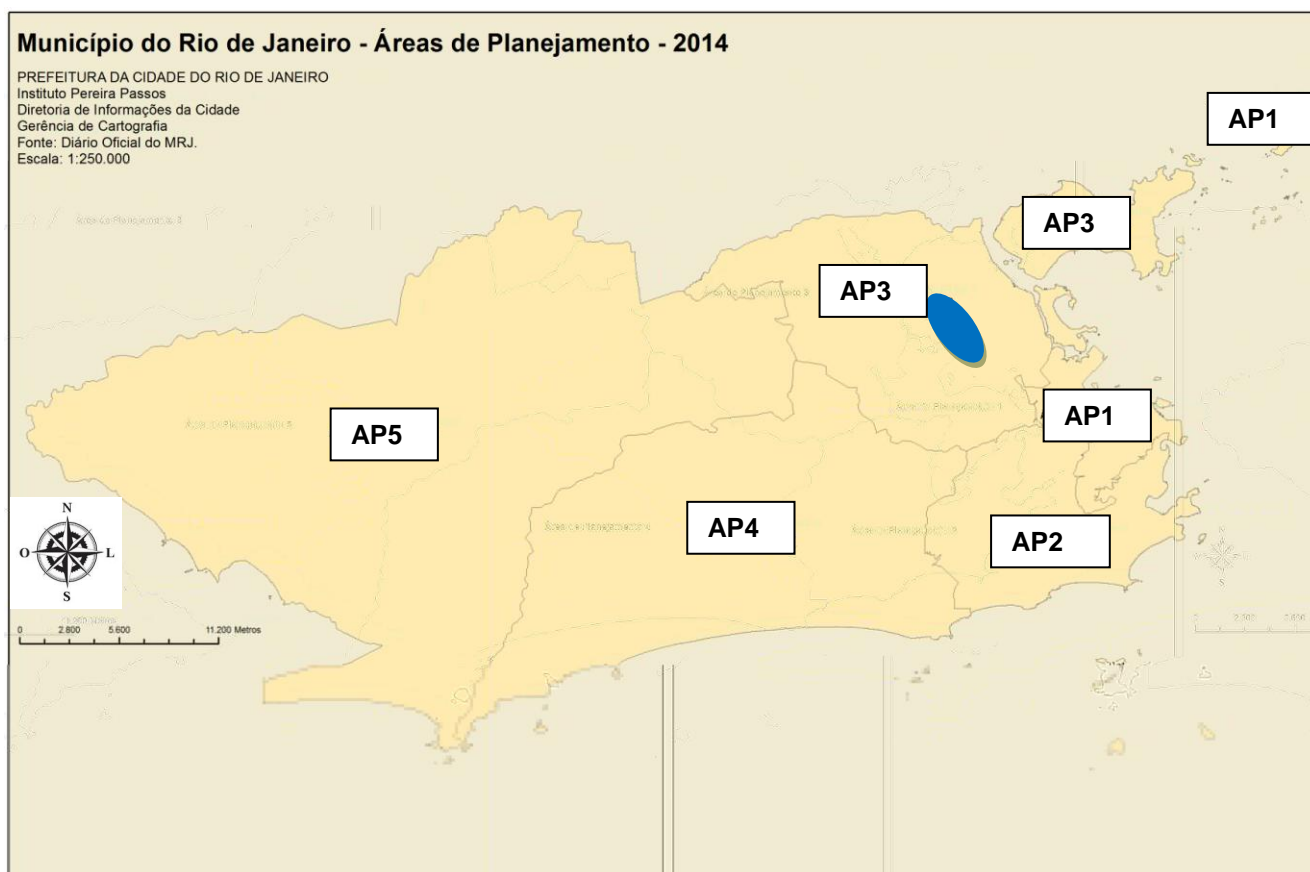
Não se pode determinar que o metrô tenha sido o único responsável pelas transformações urbanas nesses locais, mas a forma como essas transformações vêm ocorrendo, são suficientes para justificar uma análise que busque verificar se realmente, e até que ponto, a abertura de estações metroviárias foi capaz de influenciar na renovação dessas áreas na AP 3.

3.3 - O quadro sócio-econômico na região das estações analisadas

A região da Estação Nova América/Del Castilho

A estação metroviária de Del Castilho, ainda sem o termo Nova América, foi inaugurada em 1983 com o sistema pré-metrô, sendo fechada no ano seguinte por problemas técnicos, voltando a reabrir em 1987 ainda com o pré-metrô. Em 1994, após a superação de alguns problemas operacionais, foi reinaugurada, já com o sistema metrô em pleno funcionamento, substituindo o pré-metrô. Está localizada na Região Administrativa de Inhaúma (RA XII), uma das subdivisões da AP 3 (mapa 18). Situa-se no entroncamento do antigo leito da Estrada de Ferro do Rio do Ouro e Avenida Pastor Martin Luther King Junior (antiga Automóvel Clube) com a Via Carlos Lacerda (Linha Amarela) (figura 21), sendo assim um ponto dotado de grande acessibilidade, com fácil acesso à área central, zona oeste e grande parte da zona norte da cidade, e também à Baixada Fluminense.

Mapa 18 - Região Administrativa de Inhaúma (RA XII)



Fonte: Instituto Pereira Passos

RA de Inhaúma

Figura 21 - Estação metroviária Nova América/Del Castilho



Fonte: Google Earth (com marcações do autor)

- 1 - Estação Metroviária Nova América/Del Castilho
- Av. Pastor Martin Luther King Júnior
- Via Expressa Carlos Lacerda (Linha Amarela)
- Ramal Ferroviário de Belford Roxo

— Estação ferroviária de Del Castilho

A RA de Inhaúma possui 10,9 km², correspondente a 0,92% da área do Município do Rio de Janeiro. Tem uma população de 134.349 habitantes (quadro 8), correspondente a 2,12 % do total da população da cidade do Rio de Janeiro, segundo o IBGE, e possui, de acordo com o Instituto Pereira Passos (IPP), Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)²⁷ de 0,83, sendo classificada como de alto

²⁷ O IDH permite medir o desenvolvimento de uma população além da dimensão econômica. É calculado com base na: renda familiar per capita (soma dos rendimentos dividido pelo número de habitantes); expectativa de vida dos moradores (esperança de vida ao nascer); taxa de alfabetização de maiores de 15 anos (número médio de anos de estudos da população local). Variando de zero a um, o IDH classifica os municípios segundo três níveis de desenvolvimento humano: municípios com baixo desenvolvimento humano (IDH até 0,5); municípios com médio desenvolvimento humano (IDH entre 0,5 e 0,8) e municípios com alto desenvolvimento humano (IDH acima de 0,8). Quanto mais próximo de um, mais alto é o desenvolvimento humano (IPP, 2011).

desenvolvimento humano, ocupando a 16ª posição no ranking das Regiões Administrativas, conforme critério do próprio IDH. A região apresenta no item saúde longevidade (esperança de vida ao nascer) considerada alta (71,8 anos) em relação ao Município do Rio de Janeiro (70,2 anos). Na área de educação, é importante observar, segundo o IPP, que a taxa média de alfabetização na RA (96,9%) é mais alta que a taxa da Cidade do Rio de Janeiro (95,6%), o que não acontece com a média de anos de estudo, que é um pouco menor (6,7 anos) que a média da cidade (6,8 anos).

Quadro 8 - População da RA de Inhaúma

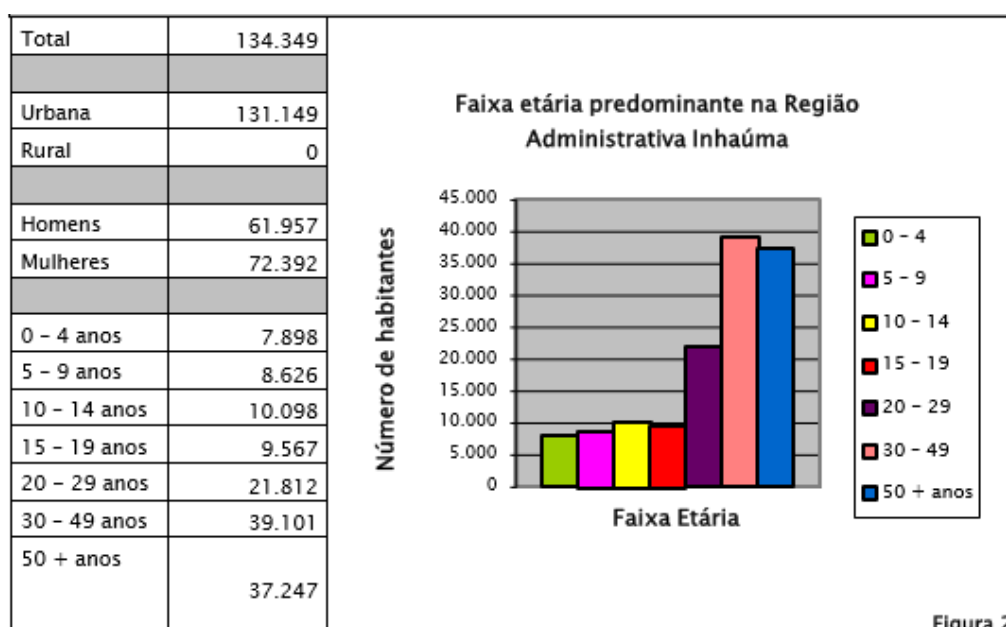


Figura 2

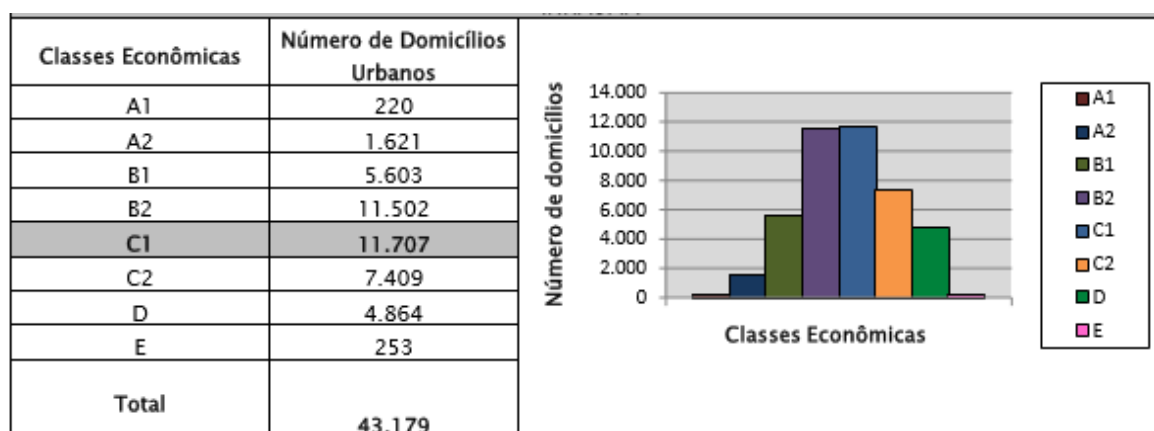
Fonte: IBGE, apud SEBRAE 2011.

Quanto ao potencial de consumo²⁸, a RA de Inhaúma conta com 43.179 domicílios, sendo que 27,1% deles são de famílias pertencentes à Classe Econômica “C1”²⁹ que possuem renda familiar mensal em torno de R\$ 1.400,00 (quadros 9 e 10).

²⁸ As informações sobre potencial de consumo são fundamentais no planejamento empresarial. Com elas é possível identificar a capacidade de compra do público pretendido, a diversificação de produtos a serem ofertados, as condições comerciais específicas para este público e outros aspectos importantes para um bom planejamento de marketing.

²⁹ Classes econômicas (Renda Média Familiar Mensal – em R\$), segundo o IBGE: classe A1 = 14.400,00; classe A2 = 8.100,00; classe B1 = 4.600,00; classe B2 = 2.300,00; classe C1 = 1.400,00; classe C2 = 950,00; classe D = 600,00; e classe E = 400,00.

Quadro 9 - Nº de domicílios urbanos/classes econômicas da RA Inhaúma



Fonte: IBGE, apud SEBRAE 2011.

Quadro 10 - Consumo familiar da RA de Inhaúma por classe econômica, segundo categorias de consumo - em R\$/ano

Categoria de consumo/classe econômica	A1	A2	B1	B2	C1	C2	D	E	TOTAL
Alimentação no domicílio	3.143.853	18.859.106	41.524.586	57.368.518	52.273.733	27.824.890	11.192.961	406.880	212.594.526
Alimentação fora do domicílio	4.288.123	22.570.711	32.529.649	38.122.724	28.793.983	13.724.249	5.883.127	213.860	146.126.428
Bebidas	419.878	2.049.972	4.626.348	6.305.903	5.346.775	3.343.560	1.255.568	45.642	23.393.645
Manutenção do lar	21.551.109	90.152.638	167.885.713	192.318.920	150.868.656	73.007.798	34.174.157	1.242.279	731.201.269
Artigos de limpeza	137.948	1.661.633	2.225.439	2.483.807	2.480.643	1.248.778	555.893	20.208	10.814.349
Mobiliários e artigos do lar	1.007.264	3.764.603	7.315.268	7.712.776	6.866.200	2.501.074	848.035	30.827	30.046.047
Eletrodomésticos e equipamentos	1.237.214	7.202.544	11.709.270	11.627.551	11.429.482	5.515.730	2.001.948	72.774	50.796.513
Vestuário confeccionado	1.351.913	7.368.387	15.235.605	14.748.992	11.299.317	5.030.290	2.472.672	89.885	57.597.060
Calçados	492.284	4.209.136	5.406.885	7.036.216	5.103.967	2.200.312	1.194.209	43.411	25.686.421
Outras despesas com vestuário	242.571	752.921	999.572	887.868	633.302	279.656	195.066	7.091	3.998.048
Transportes urbanos	884.428	11.070.856	21.951.856	30.124.496	32.148.233	16.893.683	5.438.962	197.714	118.710.228
Gastos com veículo próprio	4.047.545	13.114.432	16.002.830	21.939.056	10.610.944	1.308.579	1.802.303	65.516	68.891.205
Higiene e cuidados pessoais	860.127	4.512.041	9.520.135	10.671.100	9.251.722	3.899.354	1.506.498	54.763	40.275.741
Gastos com medicamentos	1.440.372	7.291.633	15.752.332	17.001.100	16.080.374	8.403.750	3.839.968	139.588	69.949.118
Outras despesas com saúde	4.055.516	16.496.178	22.996.203	19.329.205	13.349.414	1.510.846	2.410.397	87.621	80.235.381
Livros e material escolar	296.931	2.126.726	2.855.920	2.604.290	1.612.043	837.209	424.933	15.447	10.773.499
Matrículas e mensalidades	2.711.686	12.052.668	9.615.736	12.747.118	5.579.570	1.458.081	620.915	22.571	44.808.343
Despesas recreação e cultura	1.551.361	6.110.169	12.612.031	8.018.617	5.424.373	2.636.505	953.352	34.656	37.341.065
Despesas com viagens	4.140.267	14.993.535	9.183.717	9.785.086	4.598.326	1.635.724	553.146	20.108	44.909.908
Fumo	100.250	383.770	1.729.283	2.930.521	3.246.614	2.128.200	945.110	34.356	11.498.104
Outras despesas ³	34.188.574	101.923.874	193.966.551	129.041.167	70.381.676	18.759.815	12.013.522	436.709	560.711.888
Total do consumo urbano	88.149.214	348.667.533	605.644.929	602.805.031	447.379.346	194.148.082	90.282.745	3.281.905	2.380.358.786

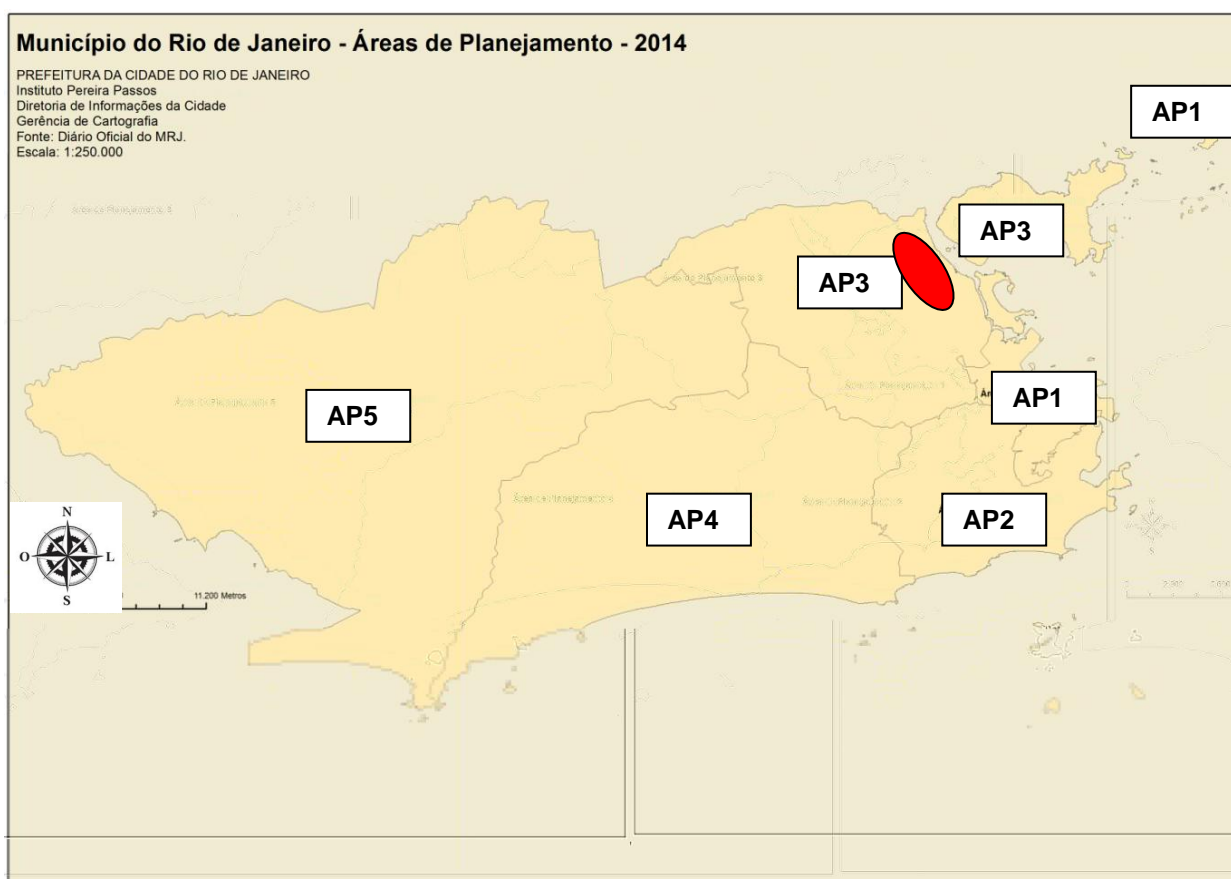
Fonte: IBGE, apud SEBRAE 2011.

Reconhece-se assim que a RA de Inhaúma apresenta um conjunto de características que não é encontrado com facilidade em outros pontos da linha dois, como sua configuração físico-territorial (entroncamento de importantes vias), verificando-se que estas condições de acessibilidade favoráveis à presença de unidades de comércio e serviços associados ao consumo, se vê ajudada pelo bom nível de renda e alto desenvolvimento humano no contexto fluminense.

A região da Estação Vicente de Carvalho

A estação metroviária de Vicente de Carvalho, inaugurada em 1996, está localizada na Região Administrativa de Irajá (RA XIV), também na AP 3 (mapa 19). Tal como a estação Nova América/Del Castilho, situa-se no local da antiga estação de trem da Estrada de Ferro do Rio do Ouro que existia no bairro, no cruzamento das Avenidas Pastor Martin Luther King Junior e Vicente de Carvalho, esta última ligando o bairro ao importante sub-centro de Madureira e Jacarepaguá, ao sul, e aos bairros da Vila da Penha, Penha e aeroporto internacional, pela vertente norte (figura 22). É um ponto com grande acessibilidade, com fácil acesso a importantes vias da cidade e que passou a ser servido recentemente pelo Corredor de BRT (Bus Rapid Transit) Transcarioca, ligando a Região da Barra da Tijuca (zona oeste) ao aeroporto internacional, na Ilha do Governador, com integração direta com o transporte metroviário em Vicente de Carvalho.

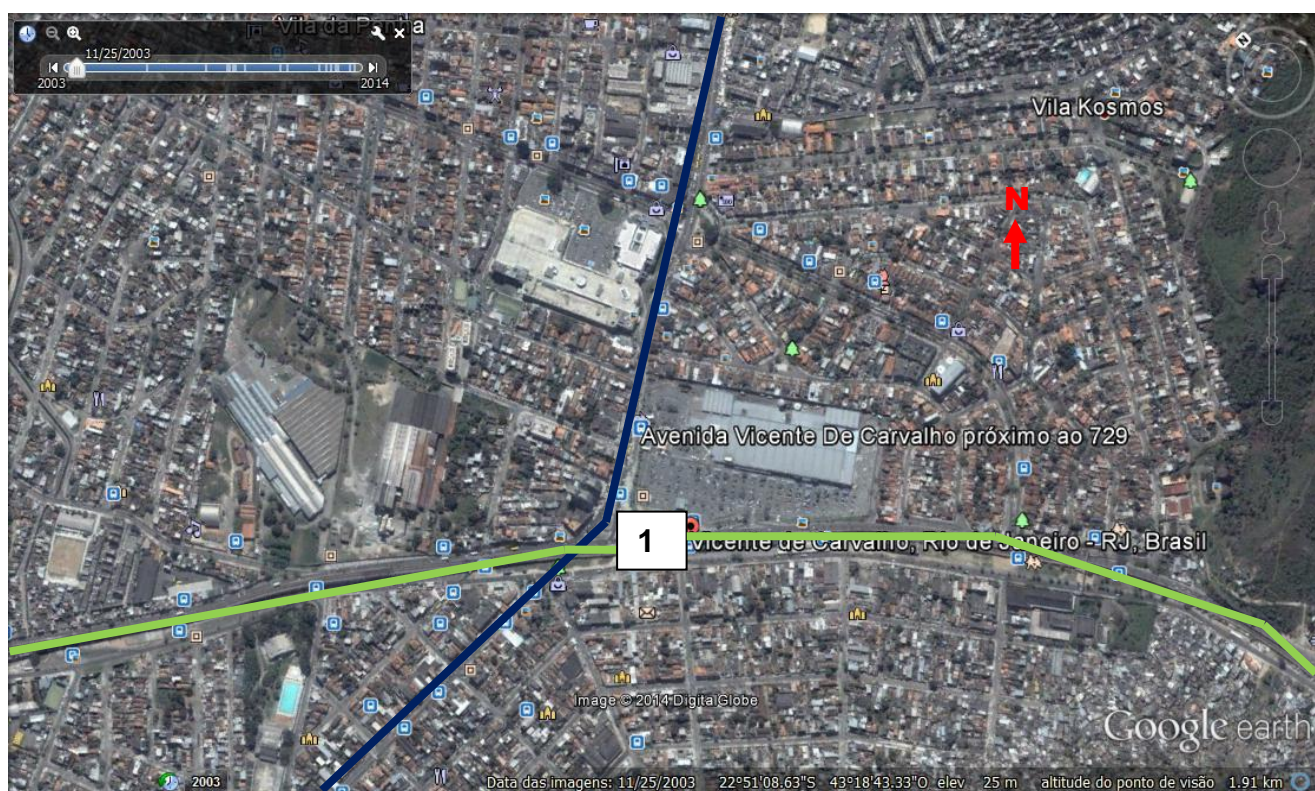
Mapa 19 - Região Administrativa de Irajá (RA XIV)



Fonte: Instituto Pereira Passos

 RA de Irajá

Figura 22 - Estação metroviária de Vicente de Carvalho



Fonte: Google Earth (com marcações do autor)

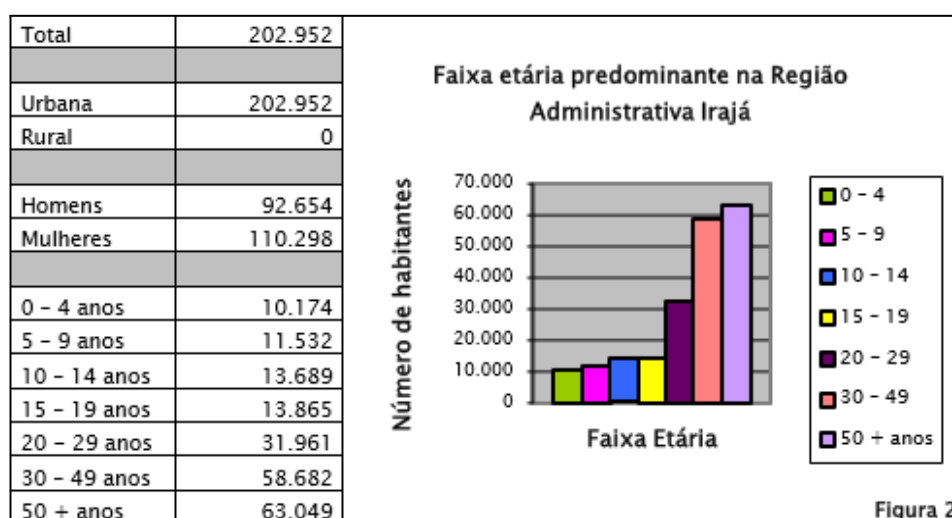
1 - Estação Metroviária de Vicente de Carvalho

— Av. Vicente de Carvalho e Corredor da linha de BRT da Transcarioca

— Av. Pastor Martin Luther King Júnior

A RA de Irajá possui uma área de 15,0 km², correspondente a 1,27 % do Município do Rio de Janeiro. Tem uma população de 202.952 habitantes (quadro 11), correspondentes a 3,21 % do total da população do município do Rio de Janeiro, segundo o IBGE, e possui, de acordo com o Instituto Pereira Passos (IPP), Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,85, sendo classificada como de alto desenvolvimento humano, ocupando a 11ª posição no ranking das Regiões Administrativas. No item saúde, apresenta longevidade (esperança de vida ao nascer) considerada alta (73,9 anos) em relação ao Município do Rio de Janeiro (70,2 anos). Na área de educação é importante observar, segundo o IPP, que a taxa média de alfabetização na RA (97,2%) é mais alta que a taxa do município do Rio de Janeiro (95,6%), tal como a média de anos de estudo que se apresenta maior (7,1 anos) que no conjunto do município (6,8 anos).

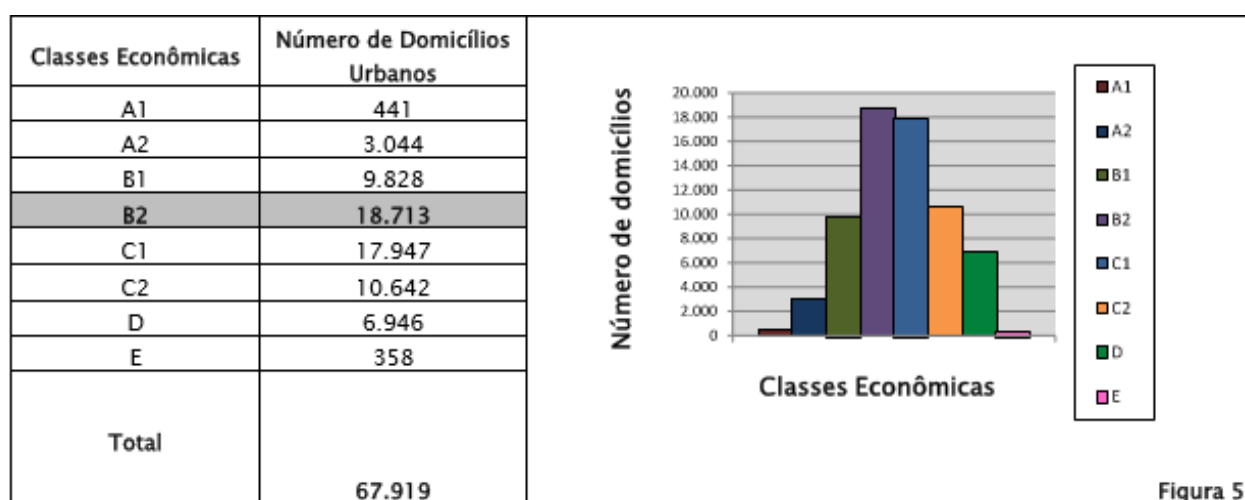
Quadro 11 - População da RA Irajá



Fonte: IBGE, apud SEBRAE 2011

Quanto ao potencial de consumo a RA de Irajá apresenta o universo de 67.919 domicílios, sendo que 27,5% deles são de famílias pertencentes à Classe Econômica “B2” que possuem renda familiar mensal em torno de R\$ 2.300,00. (quadros 12 e 13).

Quadro 12 - Nº de domicílios urbanos/classes econômicas da RA Irajá



Fonte: IBGE, apud SEBRAE 2011.

Quadro 13 - Consumo familiar da RA de Irajá por classe econômica, segundo categorias de consumo - em R\$/ano

Categoria de consumo/classe econômica	A1	A2	B1	B2	C1	C2	D	E	TOTAL
Alimentação no domicílio	6.301.995	35.414.632	72.836.628	93.334.818	80.136.387	39.966.592	15.984.027	575.743	344.550.823
Alimentação fora do domicílio	8.595.738	42.384.482	57.058.967	62.023.173	44.141.592	19.712.978	8.401.358	302.616	242.620.905
Bebidas	841.664	3.849.547	8.114.893	10.259.291	8.196.683	4.802.560	1.793.005	64.584	37.922.225
Manutenção do lar	43.200.177	169.293.418	294.481.668	312.890.276	231.283.828	104.865.567	48.802.158	1.757.849	1.206.574.940
Artigos de limpeza	276.523	3.120.304	3.903.554	4.040.991	3.802.862	1.793.697	793.839	28.594	17.760.363
Mobiliários e artigos do lar	2.019.106	7.069.371	12.831.422	12.548.180	10.525.983	3.592.446	1.211.030	43.621	49.841.160
Eletrodomésticos e equipamentos	2.480.052	13.525.320	20.538.766	18.917.264	17.521.560	7.922.581	2.858.868	102.976	83.867.387
Vestuário confeccionado	2.709.970	13.836.749	26.724.169	23.995.643	17.322.016	7.225.313	3.531.081	127.189	95.472.131
Calçados	986.806	7.904.140	9.484.002	11.447.463	7.824.455	3.160.443	1.705.381	61.428	42.574.118
Outras despesas com vestuário	486.246	1.413.874	1.753.309	1.444.503	970.862	401.687	278.563	10.034	6.759.078
Transportes urbanos	1.772.877	20.789.441	38.504.880	49.010.580	49.283.705	24.265.431	7.767.071	279.769	191.673.754
Gastos com veículo próprio	8.113.488	24.626.977	28.069.930	35.693.406	16.266.731	1.879.592	2.573.766	92.707	117.316.596
Higiene e cuidados pessoais	1.724.163	8.472.950	16.698.891	17.361.181	14.183.024	5.600.881	2.151.344	77.491	66.269.925
Gastos com medicamentos	2.887.291	13.692.617	27.630.541	27.659.675	24.651.446	12.070.820	5.483.638	197.520	114.273.549
Outras despesas com saúde	8.129.466	30.977.400	40.336.727	31.447.350	20.464.845	2.170.120	3.442.150	123.986	137.092.045
Livros e material escolar	595.213	3.993.680	5.009.455	4.237.009	2.471.284	1.202.535	606.823	21.858	18.137.856
Matrículas e mensalidades	5.435.697	22.633.140	16.866.581	20.738.725	8.553.561	2.094.330	886.694	31.939	77.240.666
Despesas recreação e cultura	3.109.774	11.474.001	22.122.263	13.045.765	8.315.642	3.786.974	1.361.428	49.039	63.264.885
Despesas com viagens	8.299.353	28.155.657	16.108.794	15.919.693	7.049.301	2.349.490	789.916	28.453	78.700.657
Fumo	200.956	720.664	3.033.268	4.767.766	4.977.105	3.056.863	1.349.658	48.615	18.154.894
Outras despesas ³	68.532.550	191.398.071	340.229.031	209.941.519	107.896.126	26.945.870	17.155.823	617.951	962.716.942
Total do consumo urbano	176.699.105	654.746.435	1.062.337.740	980.724.270	685.838.996	278.866.769	128.927.621	4.643.961	3.972.784.897

Fonte: IBGE, apud SEBRAE 2011.

A região da cidade onde está inserida a estação Vicente de Carvalho apresenta assim características similares à região da estação Nova América/Del Castilho, com um bom quadro social, físico-territorial (boa acessibilidade) e econômico no contexto da cidade, o que lhe atribui um certo destaque em relação a outros pontos da linha dois do metrô, capaz talvez de ter influenciado nos investimentos realizados no seu entorno nos últimos anos.

3.4 - Análise das transformações recentes no entorno das estações

Observou-se no capítulo um que mesmo reconhecendo que a influência de uma estação pode ir muito além do seu entorno imediato, é na escala local onde primeiro pode-se observar essa influência, ou seja, na área junto às estações, chamada de *Área Diretamente Afetada*. Vimos também que a *Área Diretamente Afetada* pode ser analisada a partir de três sub-áreas distintas: principal (até 200m da estação); secundária (de 200m até 500m da estação); e indireta (de 500m até 1000m da estação). Considerando os objetivos desse trabalho, focaremos nossa atenção nessas três sub-áreas, consideradas a partir da boca das estações.

Seguindo ainda o que foi tratado no primeiro capítulo, observou-se que a análise das influências geradas por uma estação de transporte requer uma adequada periodização, visto que no espaço urbano tais influências podem ser sentidas tanto num curto prazo de tempo (fases da implantação e início do funcionamento) como no médio e longo prazos (novos empreendimentos, serviços, atividades). Por isso, optamos por considerar dois períodos: os primeiros cinco anos após a abertura das estações e desde o 6º ano até os dias atuais. Foram analisados aspectos relativos ao tipo de transação imobiliária, preço do solo, natureza das atividades, perfil dos usuários dos serviços, satisfação da população local com os novos serviços e tipo de meio de transporte utilizado para acesso ao local das atividades e serviços.

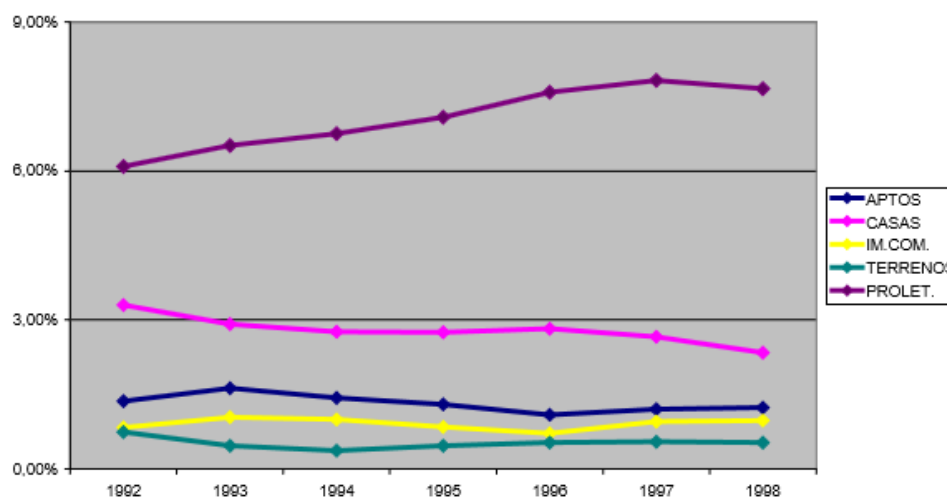
O entorno da Estação Nova América/Del Castilho: refuncionalização de antigas formas, novos usos e novas práticas de mobilidade e de consumo

O entorno da estação metroviária Nova América/Del Castilho é uma área da Cidade do Rio de Janeiro que vem se destacando bastante nos últimos anos, tendo recebido vários empreendimentos comerciais de porte, contribuindo para sua valorização não só no interior da AP 3, a qual pertence, mas também na cidade como um todo.

Dados da Associação dos Dirigentes das Empresas do Mercado Imobiliário (ADEMI) apontam que na segunda metade da década de 1990, entre 1996 e 1998, dois anos após a implantação definitiva do sistema metroviário na área, a região da

estação Nova América/Del Castilho³⁰ teve um acréscimo nas suas transações comerciais (quadro 14), fato este explicável talvez pela reabilitação e refuncionalização das antigas instalações da Fábrica de Tecidos Nova América (foto 5), fechada em 1991, que passou a abrigar a partir de 1995 o Shopping Nova América (foto 6), implantado junto à estação.

Quadro 14 - Atividades comerciais (área da estação Nova América/Del Castilho)



Fonte: ADEMI

Foto 5 - Antiga Fábrica de Tecidos Nova América



Fonte: Azevedo, 2010.

³⁰ Considerou-se na pesquisa o raio de 500m a partir da boca das estações.

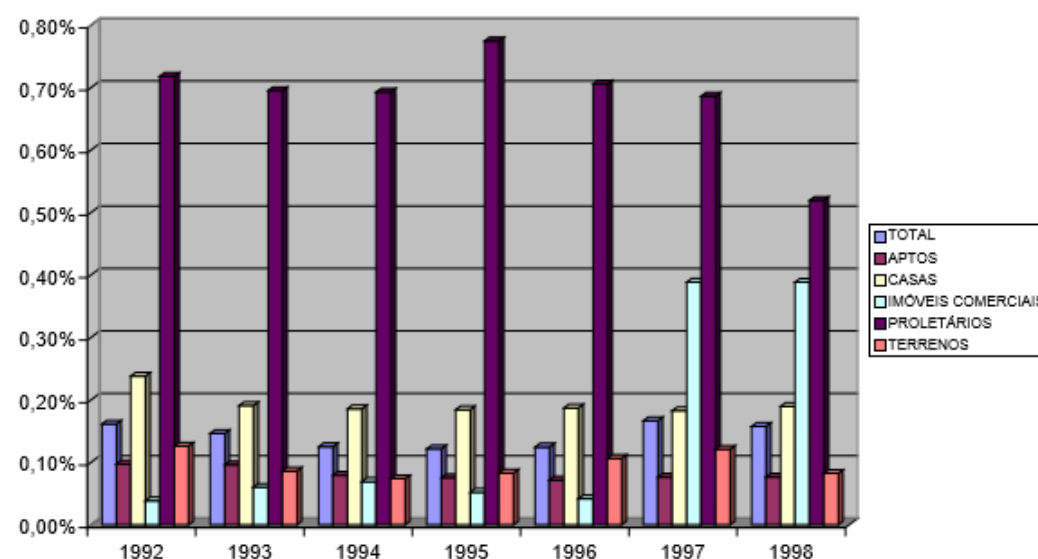
Foto 6 - Shopping Nova América



Fonte: Panoramio.

Um outro conjunto de dados da ADEMI (quadro 15), relativo ao total negociado na cidade no mesmo período, indica um significativo aumento da participação da região nas transações com imóveis comerciais, talvez como reflexo da instalação do shopping junto à estação metroviária (figura 23), sendo o primeiro empreendimento no Brasil a ter uma passarela interligando seu espaço interno diretamente a uma estação de metrô (foto 7).

Quadro 15 - Transações imobiliárias por tipos de imóveis na região da estação Nova América/Del Castilho, relativo ao total negociado na cidade



Fonte: ADEMI

Figura 23 - Localização do Shopping Nova América (antiga Fábrica de Tecidos Nova América)



Fonte: Google Earth (com marcações do autor)

- 1 - Estação Metroviária Nova América/Del Castilho
- 2 - Shopping Nova América(antiga Fábrica Nova América)
- Linha Amarela
- Av. Pastor Martin Luther King Júnior
- Ramal Ferroviário de Belford Roxo

● Estação Ferroviária de Del Castilho

Foto 7 - Ligação da Estação do Metrô Nova América/Del Castilho com o Shopping Nova América



Fonte: Panoramio.

Fazendo coro às observações de Azevedo (2010), o empreendimento nos faz ter a ideia momentânea de que a magnífica Fábrica Nova América ainda continua lá, mas com seu interior transformado num grande shopping center, com centenas de lojas e serviços. Concordamos também quando a autora diz que o primeiro motivo para implantação do shopping em Del Castilho está relacionado com a facilidade de acesso, e o segundo, à região, caracterizada historicamente pelo setor de confecções, onde, inclusive, a coluna avermelhada da chaminé de cerca de 20 metros de altura, típica das construções fabris inglesas do século XIX, foi mantida, conservando a imagem do antigo e tradicional bairro industrial carioca.

A reabertura da estação metroviária em Del Castilho em 1994 e a implantação da Linha Amarela em 1997, foram fundamentais ao otimizarem o padrão de acessibilidade da área, influenciando na localização de diversas atividades e serviços, com o shopping ocupando o lugar da antiga fábrica de tecidos. Dados de 2004 da Revista dos Shopping Centers indicavam que naquele período cerca de 25% do público que freqüentava o shopping mensalmente (1,3 milhão de pessoas), utilizava para este fim o transporte metroviário. Tal fato é corroborado pelos diversos investimentos realizados no entorno da estação durante a primeira década deste século e que ainda persistem na atual década, demonstrando a sua influência em diversos empreendimentos, na sub-área de impacto principal, conforme observado em levantamento de campo. Esse processo veio dar maior visibilidade, reforçando o interesse pela região e ajudando ao aumento dos investimentos. De uma área rodeada de favelas, cuja principal atividade estava ligada às fábricas, a região passou a ser o centro das atenções da zona norte da cidade (AZEVEDO, op cit).

Cinco anos após sua inauguração, o Shopping Nova América já iniciava um processo de expansão, tendo hoje o dobro do tamanho de quando da inauguração em 1995. A primeira expansão, entre os anos de 2000 e 2002, levou à criação de um centro empresarial com 153 salas e à atração do escritório regional da White Martins, que conta com mais de 700 colaboradores. Mas sem dúvida que um dos maiores empreendimentos daquele início de século XXI foi a criação do espaço "Rua do Rio" (foto 8), no térreo da antiga fábrica de tecidos, buscando alimentar o imaginário de um certo "voltar no tempo", que permite caminhar por uma rua do Rio antigo, cercada por seus casarios, pedras portuguesas e ladrilhos pintados, com o clima típico da cidade. A Rua do Rio já é consagrada como um dos melhores pontos

de encontro e lazer da zona norte do Rio de Janeiro, reforçando o conceito *lifestyle* e recebendo recentemente novas marcas como Outback, Balada Mix, Bar Brahma, Galli, Botequim Informal e o Camarão Arte Bia. Com diversos serviços profissionais, o complexo local também é sede de um campus da Universidade Estácio de Sá, com 5.700m² e capacidade para 8 mil alunos, além de filiais do Laboratório Sérgio Franco e da Clínica de Diagnóstico por Imagem - CPDI.

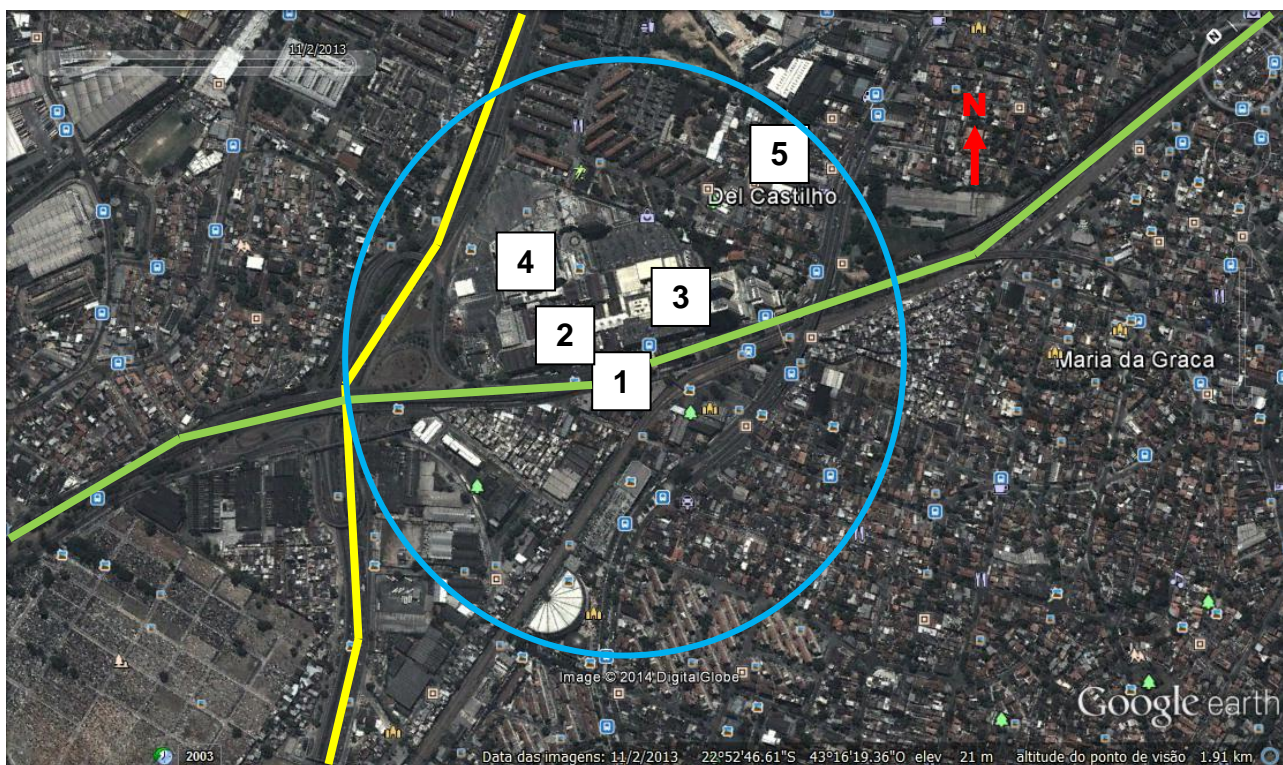
Foto 8 - Rua do Rio



Fonte: Shopping Nova América (2010)

A partir de 2011, o Grupo Ancar Ivanhoe, que administra o Shopping Nova América, deu início a um novo processo de expansão, para uma área total de aproximadamente 120 mil m² (figura 24), com o aproveitamento de uma área adjacente à estação metroviária de Nova América/Del Castilho, dando conformação, assim, ao que será o maior complexo multiuso do Rio de Janeiro.

Figura 24 - Expansão do Shopping Nova América a partir de 2011



Fonte: Google Earth (com marcações do autor)

- 1 - Estação Metroviária Nova América/Del Castilho
- 2 - Shopping Nova América
- 3 - Nova América Offices: torres comerciais, novas salas, serviços
- 4 - Nova América Corporate: edifícios corporativos, hotéis, restaurantes
- 5 - Condomínio-Bairro Rio Parque
- Linha Amarela
- Av. Pastor Martin Luther King Júnior
- Raio de 500m da boca da estação

Com um investimento entre R\$ 280 e R\$ 500 milhões, o plano inclui 128 novas lojas e diversos serviços, a construção de três edifícios corporativos (Nova América Corporate) com capacidade para 21 empresas e dois hotéis voltados para o turismo corporativo, três torres comerciais (Nova América Offices) de 15 pavimentos cada, com um total de 914 salas e o único auditório da região, para mais de 200 pessoas (fotos 9, 10, 11, 12 e 13).

Foto 9 - Nova América Offices - Torres comerciais junto ao metrô e shopping



Fonte: o autor (2013)

Foto 10 - Nova América Corporate - Edifício corporativo anexo ao shopping e estação do metrô



Fonte: o autor (2013)

Foto 11 - Hotel construído no interior do complexo Nova América/Del Castilho



Fonte: o autor (2013)

Foto 12 - Novos serviços e salas comerciais anexo ao shopping e metrô



Fonte: o autor (2013)

Foto 13 - Novas áreas de passeio e encontro anexo ao shopping e metrô



Fonte: o autor (2013)

No início da atual década ocorreu também a implantação no local de um mega condomínio-bairro, o Rio Parque, que tem esse nome em virtude da área verde que entremeia suas construções, o qual foi construído onde ficavam as antigas Fábricas da Eletromar, Eaton e Westinghouse (figura 25), numa área contígua ao Shopping Nova América e a cerca de 300m da estação de Nova América/Del Castilho. Com uma área de 43 mil m², com 3 condomínios independentes com apartamentos de 2 e 3 quartos, com quadras poliesportivas, piscinas, pista de cooper, área de festas, conveniências e muitos outros itens de lazer e serviços, com um bosque privado com 500 árvores ornamentais, chamado Parque Carioca, de 5 mil m².

Figura 25 - Antigas Fábricas Eletromar, Eaton e Westinghouse (atual Condomínio-Clube Rio Parque)



Fonte: Wikimapia (com marcações do autor).

O empreendimento conta ainda com o Rio Mall, um centro de conveniência com mais de 3 mil m² destinados a atividades comerciais, integrado ao Rio Parque Condomínio-Bairro (fotos 14 e 15), em antigas áreas industriais no entorno da estação Nova América/Del Castilho. O Condomínio-Bairro Rio Parque, juntamente com o Shopping Nova América, as torres comerciais, os hotéis, prédios corporativos, universidade e estação metroviária, forma o Complexo Multiuso Nova América (foto 16).

Foto 14 - Visão geral da área do Condomínio-Bairro Rio Parque



Fonte: Rio Parque

Foto 15 - Visão interna do Condomínio-Bairro Rio Parque



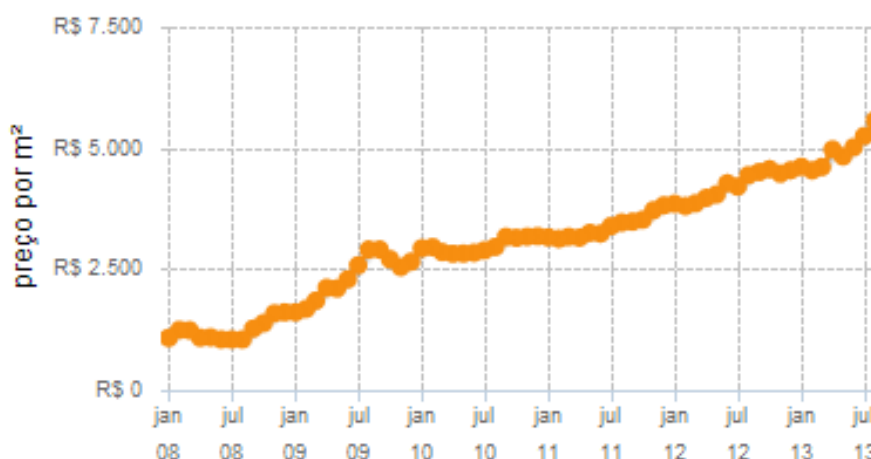
Fonte: Rio Parque

Foto 16 - Complexo Multiuso Nova América (metrô, shopping, escritórios, empresas, clínicas, universidade, hotéis, residências, restaurantes e lazer num só lugar)



Fonte: Nova América Offices (com marcações do autor)

Dados do relatório do índice FIPE-ZAP, indicador elaborado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo (FIPE-USP), em parceria com a Zap Imóveis, apontam para uma significativa valorização do preço do solo em Del Castilho, ainda que com algumas variações sazonais, verificando-se que no período entre julho de 2010 e julho de 2013 o preço praticamente duplicou (gráfico 4), quando para o mesmo período a valorização média na Cidade do Rio de Janeiro foi de 60%. É possível que tal valorização em Del Castilho seja decorrente em larga medida do processo de expansão ocorrido no entorno da estação Nova América/Del Castilho, haja vista que os principais investimentos locais, conforme vimos, vêm concentrando-se na Área Diretamente Afetada por este equipamento.

Gráfico 4 - Variação média do preço do m² em de Del Castilho (2008 - 2013)

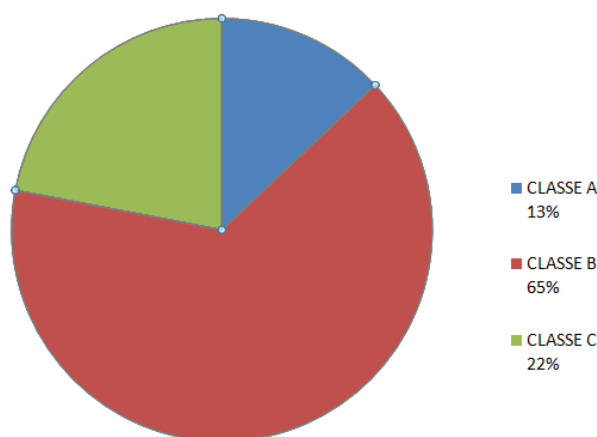
Fonte: FIPE-ZAP imóveis.

Observamos também que as transformações urbanas ocorridas atingiram não apenas a sub-área de impacto principal (até 200m da estação), mas também a de impacto secundário (de 200m até 500m da estação), com a intensificação dos usos de maior demanda concentrada nessas duas sub-áreas, o que, de certa maneira, pode acabar suprimindo não só a operação do transporte, como também compensando a valorização imobiliária através do adensamento construtivo. Paralelo a isso verificou-se uma significativa mudança no padrão de uso do solo local, expressa pela substituição de usos considerados hoje como pouco adequados para áreas urbanas, como indústrias, depósitos e armazéns, e o crescimento de usos verticais, voltados para fins residenciais, comerciais, empresariais, hoteleiros e de serviços.

Na tentativa de poder identificar os principais estratos populacionais que mais utilizam o Shopping Nova América, levantamos alguns dados junto à Associação Brasileira dos Shopping Centers (ABRASCE), que através de seu censo realizado

em 2012 e 2013, aponta o perfil dos consumidores que mais frequentam aquele complexo, agrupados por classes sociais³¹ (figura 26).

Figura 26 - Perfil dos usuários do Shopping Nova América



Fonte: Censo ABRASCE 2012/2013

Verifica-se que os serviços e atividades disponíveis no entorno da Estação Nova América/Del Castilho atraem um grande percentual de usuários da classe B, embora os números relativos às Classes A e C não sejam desprezíveis. As classe B e C, conforme relatado na parte introdutória do trabalho, cresceram muito nas últimas duas décadas, passando a frequentar e consumir em espaços similares ao Complexo Nova América, buscando com isso também uma forma de inserção social. Esse processo foi rapidamente captado por diversos empreendedores, que conformaram seus empreendimentos às necessidades e anseios desses grupos sociais, razão talvez das constantes expansões e reformas por que passam alguns locais.

Conhecendo um pouco do perfil dos usuários dos serviços e atividades presentes no entorno da estação Nova América/Del Castilho, buscou-se saber

³¹ Para definição das classes sociais utilizou-se o critério do IBGE, baseado no número de salários mínimos (sm), que divide em cinco faixas de renda ou classes sociais: Classe A (acima de 15 sm); Classe B (5 a 15 sm); Classe C (3 a 5 sm); Classe D (1 a 3 sm); e Classe E (até 1 sm).

também como o público local entende todo esse processo de valorização e dinamização daquela área. Com este intuito, realizamos, durante os meses de janeiro e fevereiro de 2014, entrevistas no local a 128 pessoas, em diferentes dias e horários, envolvendo comerciantes, micro-empresários, lojistas, trabalhadores, estudantes, transeuntes e moradores. A entrevista foi composta de quatro perguntas básicas:

- 1) Você acha que a abertura da estação de metrô foi importante para as transformações vivenciadas nessa área?
- 2) Que importância as atividades e serviços aqui implantados têm para a população?
- 3) Qual meio de transporte você mais utiliza para acessar as atividades e serviços desse local?
- 4) Que outras atividades e serviços você acha que fazem falta e que poderiam ter nessa área?

Para as perguntas 1 e 2 estabelecemos cinco possíveis respostas: muito importante, importante, pouco importante, nenhuma importância, não soube responder. Para a pergunta 3 consideramos o(s) de meio(s) de transporte e, para a pergunta 4, consideramos o tipo de atividade ou serviço respondido. As respostas obtidas, face às quatro perguntas feitas aos 128 entrevistados, são apresentadas pelos quadros 16, 17, 18 e 19.

Quadro 16 - Importância da abertura da estação para as transformações locais

Tipo de resposta	Nº de respostas	%
Muito importante	85	66,4
Importante	15	11,7
Não souberam responder	11	8,6
Pouco importante	10	7,8
Nenhuma importância	7	5,5
TOTAL	128	100

Fonte: Entrevistas realizadas pelo autor

Quadro 17 - Importância das atividades e serviços para a população

Tipo de resposta	Nº de respostas	%
Importante	49	38,3
Muito importante	44	34,4
Pouco importante	18	14,0
Não souberam responder	11	8,6
Nenhuma importância	6	4,7
TOTAL	128	100

Fonte: Entrevistas realizadas pelo autor

Quadro 18 - Meio de transporte mais utilizado para acessar as atividades e serviços locais

Tipo de resposta	Nº de respostas	%
Metrô	39	30,5
Automóvel	28	21,9
Ônibus	21	16,4
Dois ou mais meios	13	10,1
Moto	11	8,6
Percurso pedonal	9	7,0
Bicicleta	7	5,5
TOTAL	128	100

Fonte: Entrevistas realizadas pelo autor

Quadro 19 - Outras atividades e serviços que poderiam ser implantados na área

Tipo de resposta	Nº de respostas	%
Cursos profissionais e preparatórios ofertados pelo Estado	30	23,4
Serviços hospitalares públicos	26	20,3
Áreas de lazer e passeio	16	12,5
Oficinas de talentos (teatro, música, artes etc)	14	10,9
Bibliotecas	12	9,4
Faculdades públicas	10	7,8
Restaurantes populares	8	6,3
Escolas	7	5,5
Creches	5	3,9
TOTAL	128	100

Fonte: Entrevistas realizadas pelo autor

As entrevistas realizadas permitem entender que a população vê com bons olhos as transformações no entorno da estação Nova América/Del Castilho, destacando a importância das atividades ali presentes, ainda que apontem para a falta de outras atividades, de cunho mais social.

É possível também observar a importância e peso que o transporte metroviário tem para as atividades e serviços no Complexo Nova América. Segundo entrevista do superintendente do Nova América, o complexo recebe hoje cerca de 50 mil pessoas por dia, com previsão de chegar a 80 mil após a conclusão do projeto de expansão ora em curso. Ainda de acordo com a superintendência do shopping, o fato de haver um acesso direto a partir da estação de metrô Nova América/Del Castilho, por onde passam 400 mil pessoas por mês, é um dos grandes pontos viabilizadores do plano de expansão, ligando o local com várias partes da cidade, de forma rápida e eficaz.

Dados da ADEMI de 2013 apontam que essa área de Del Castilho continua como uma das mais dinâmicas da cidade, tendo ficado em 4º lugar quanto às unidades efetivamente vendidas e em 8º quanto às disponibilizadas para venda, destacando-se a área onde está o Complexo Multiuso Nova América. Tal

empreendimento, assim como seu entorno, podem estar se beneficiando de um maior poder de atração, indo além da sua área de influência primária, justificado talvez pelas facilidades de acesso à região, o que é proporcionado principalmente pela estação de metrô (linha 2) que o serve, associado ainda com as melhorias viárias que otimizaram o acesso à área.

A abertura da estação metroviária Nova América/Del Castilho, fez do seu entorno uma área de forte atração para inúmeros empreendimentos, com diversas atividades e serviços implantados nos cinco primeiros anos após a sua abertura, com continuidade também na fase subsequente, até os dias atuais. Contribuiu para que aquela parte da RA de Inháuma, onde antes haviam fábricas e galpões abandonados, se tornasse uma área dinâmica, valorizada e atrativa para inúmeros negócios. Caracterizada como subúrbio, no sentido pejorativo da palavra, vem se destacando como uma importante área de adensamento urbano, com a ocupação de alguns vazios e terrenos existentes próximos de uma importante infra-estrutura de transporte rápido, melhorando assim sua posição ante a cidade e permitindo que suas atividades e serviços sejam utilizados por usuários de várias áreas da capital fluminense. Como é uma região com grandes terrenos ainda disponíveis em pontos de boa acessibilidade, as poucas áreas industriais que ainda restam certamente darão lugar a novas construções nos próximos anos.

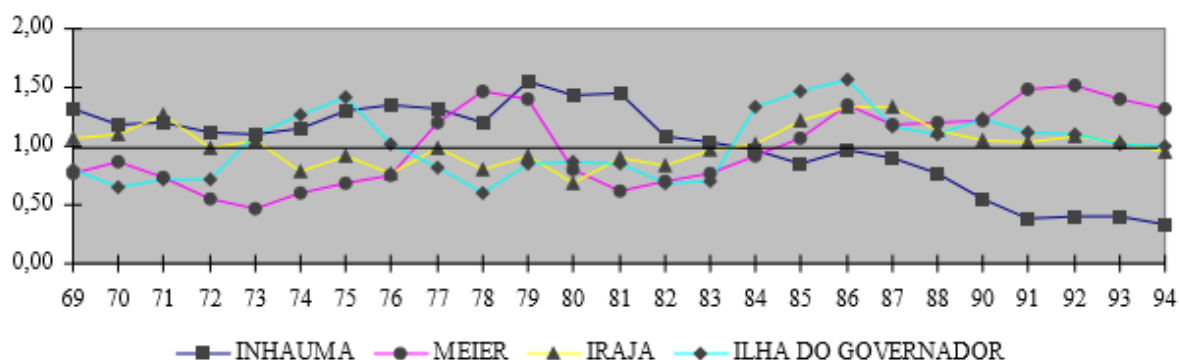
O entorno da Estação Vicente de Carvalho: refuncionalização de antigas formas, novos usos e novas práticas de mobilidade e de consumo

O entorno da estação metroviária de Vicente de Carvalho também é uma área da linha dois que vem se destacando bastante nos últimos anos, com empreendimentos comerciais e imobiliários que vêm contribuindo para sua dinâmica e valorização na cidade.

O bairro, de mesmo nome, passou a ser servido por uma estação metroviária a partir de setembro de 1996. Segundo Abramo e Faria (1998), já a partir de 1983, quando passou a ser servida pelo sistema pré-metrô, mas sem parada em Vicente de Carvalho, as transações com apartamentos tiveram significativo acréscimo na área (RA de Irajá) (figura 27), contudo mais próximas ao bairro de Irajá. Como sublinham os autores, a inauguração da estação de Vicente de Carvalho trouxe

condições mais favoráveis a uma mudança rápida do padrão de ocupação, em virtude principalmente de existirem grandes áreas obsoletas e livres que passaram a contar com um melhor padrão de acessibilidade.

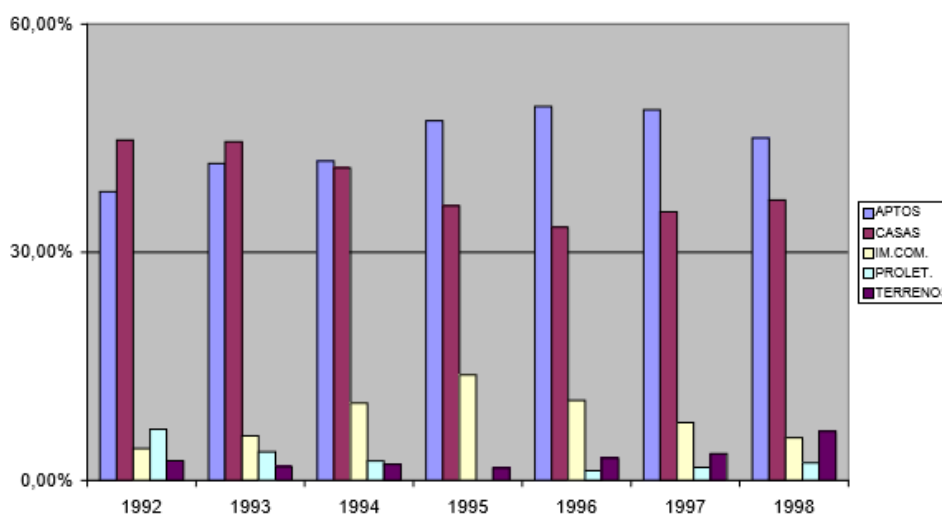
Figura 27 - Transações com apartamentos nas RAs de Inhaúma, Méier, Irajá e Ilha do Governador



Fonte: Abramo e Faria (1998).

As empresas imobiliárias locais apontam que na segunda metade da década de 1990, os imóveis do entorno da recém inaugurada estação de Vicente de Carvalho tiveram um aumento de preços superior a 30%. Dados da ADEMI mostram que, no mesmo período, o número de apartamentos transacionados na área ultrapassou o de casas, aumentando também o percentual de terrenos disponíveis (figura 28).

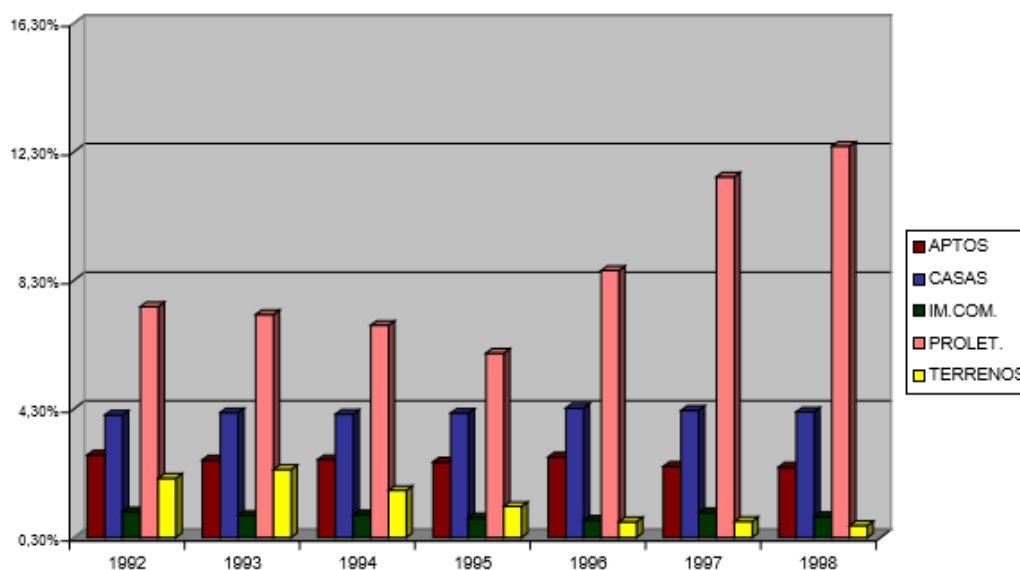
Figura 28 - Composição das transações imobiliárias em Vicente de Carvalho



Fonte: ADEMI

Comparando os dados da figura acima com o percentual médio das transações imobiliárias realizadas no mesmo período na RA de Irajá, área da cidade que abrange um conjunto de bairros ao qual Vicente de Carvalho pertence, os boletins da Ademi apontam uma redução nessa RA das transações envolvendo apartamentos, casas e terrenos (figura 29), o que é diverso do que acontecia em Vicente de Carvalho à altura.

Figura 29 - Composição das transações imobiliárias na RA de Irajá



Fonte: ADEMI

Através de levantamento de campo realizado em Vicente de Carvalho, auxiliado pelos boletins de lançamento da ADEMI a partir de fins da década de 1990, buscamos identificar onde se localizavam os principais lançamentos residenciais e comerciais das duas últimas décadas, procurando saber também, quando possível, a função anterior exercida pelo imóvel ou terreno.

Verificou-se por exemplo que numa área localizada a 50m da estação metroviária, junta à Avenida Vicente de Carvalho, que era ocupada anteriormente por botequins, foram lançados em 1998 dois condomínios residenciais verticais (Condomínios Vicente de Carvalho), com dez andares cada. Na frente desses condomínio vê-se hoje a Estação Vicente de Carvalho da Linha BRT da Transcarioca, e ao fundo novos condomínios ocupando o local da antiga Fábrica Brasividros (foto 17).

Foto 17 - Condomínios verticais próximos da Estação de Vicente de Carvalho



Fonte: o autor (2013)

No espaço que anteriormente serviu como depósito da Ultragaz e da Mesbla, em uma área contígua à estação metroviária, funcionou entre 1996 e 2006 um hipermercado da Rede Carrefour (foto 18), abrigando hoje a 1ª filial da Rede de Serviços Atacadão na cidade do Rio de Janeiro (foto 19), implantada em 2007. O espaço disponibiliza aos clientes mais de 10 mil itens, distribuídos entre alimentos em geral, frios e laticínios, hortifruti, bebidas, conservas e enlatados, doces e biscoitos, assim como artigos de higiene pessoal, limpeza, bazar, pet shop e automotivo entre outros, atraindo usuários de várias áreas da cidade.

Foto 18 - Hipermercado Carrefour em antiga área de depósito



Fonte: Google

Foto 19 - Rede Atacadão de Serviços(anexo à estação metroviária)



Fonte: o autor (2013)

A antiga área que abrigou a Fábrica Lustrene, situada a aproximadamente 500m da estação metroviária de Vicente de Carvalho, passou também por um processo de refuncionalização, aí existindo hoje como um imenso complexo de serviços da Rede Parmê (foto 20), com áreas internas e externas, disponibilizando serviços de restaurante e conveniências para o público.

Foto 20 - Rede de Serviços Parmê (antiga Fábrica Lustrene)



Fonte: o autor (2013)

Num ponto entre as Avenidas Vicente de Carvalho e Meriti, próximo ao espaço onde funcionou a Fábrica da Standard Elétrica, uma área de antigos Bangalôs³² (foto 21) foi substituída em 2001 por condomínios residenciais verticais (foto 22), dando a algumas ruas um aspecto de espaço privado, com circulação a ser restrita praticamente apenas aos moradores dos condomínios.

Foto 21 - Antiga área de Bangalôs



Fonte: RA de Irajá

Foto 22 - Condomínios residenciais verticais em área de antigos Bangalôs



Fonte: o autor (2013)

³² O termo Bangalô, muito popular no Subúrbio Carioca, é utilizado para designar casas que apresentam normalmente um ou dois andares, consideradas de médio porte e avarandada.

Em parte dessa antiga área também foram implementados serviços como cursos de idiomas, restaurantes, cafés e conveniências (fotos 23 e 24).

Foto 23 - Curso de Idiomas, restaurantes e cafés em antigas áreas de Bangalôs



Fonte: o autor (2013)

Foto 24 - Espaços de conveniências em antigas áreas de Bangalôs



Fonte: o autor (2013)

Ocupando o espaço outrora pertencente à Fábrica da Standard Elétrica (foto 25), foi inaugurado em maio de 2001 aquele que talvez seja o maior empreendimento local da fase pós-metrô, o Carioca Shopping (foto 26). Está situado num ponto limite entre os bairros de Vicente de Carvalho e Vila da Penha, no

cruzamento das Avenidas Meriti e Vicente de Carvalho, a 300m da estação metroviária e da Avenida Pastor Martin Luther King Júnior. O shopping tem uma área de 40.741m², com 180 lojas, uma universidade (Unigranrio), 1.252 m² em áreas de entretenimento, 8 salas de cinema e um fluxo anual de 15 milhões de pessoas (ABRASCE, 2012).

Foto 25 - Antiga Fábrica da Satandard Elétrica



Fonte: Arquivo - Foi um Rio que Passou.

Foto 26 - Shopping Carioca (antigo local da Fábrica Standard Elétrica)



Fonte: o autor (2013)

Na primeira década deste século a maioria do comércio local, ocupado até então por botecos e quitandas, foi substituído por lojas de Pet Shop, salões de beleza, restaurantes, instituições de ensino superior, clínicas, escolas de cursos de idiomas e serviços diversos, permanecendo algumas padarias e bares, mas tendo muitas delas sofrido melhorias dos seus espaços físicos. Dentre esses empreendimentos destacam-se o Hospital SEMIU (foto 27), inaugurado em 2000, e a Faculdade Evangélica de Ciência e Tecnologia (foto 28), implantada em 2005 no espaço de uma antiga indústria gráfica.

Foto 27 - Hospital SEMIU



Fonte: o autor (2013)

Foto 28 - Faculdade Evangélica de Ciência e Tecnologia (área de antiga indústria)



Fonte: o autor (2013)

Mais recentemente três grandes projetos imobiliários têm marcado profundamente a região: Pátio Carioca, Vila das Fontes e Carioca Offices. O Condomínio-Clube Pátio Carioca está sendo construído num terreno de 20 mil m², onde funcionava a antiga Fábrica da Brasividros, ao lado da estação do Metrô de Vicente de Carvalho e do Carioca Shopping, sendo considerado já como o “gigante residencial da região” (foto 29).

Foto 29 - Condomínio Pátio Carioca



Fonte: o autor (2013)

Em outra parte da antiga Fábrica da Brasividros, está sendo implantado o Condomínio-Clube Vila das Fontes, junto ao eixo metroviário e a Avenida Pastor Martin Luther King Junior (foto 30).

Foto 30 - Condomínio Vila das Fontes



Fonte: Vila das Fontes

Ambos empreendimentos residenciais contarão com serviços como: salão de festas, piscinas, saunas seca e a vapor, salas de massagem, sala de jogos, deck molhado, pátio teen, pistas de corrida, quadras esportivas, áreas para churrasco, pátio convívio, área de repouso, espaço para idosos, pátio para bebês, espaço para animais, academia de ginástica e um centro comercial interno de conveniências.

Paralelo a isso também está em construção o Complexo Carioca Offices, o mais moderno empreendimento comercial da região, com um conjunto de duas torres comerciais com 720 salas (foto 31), que juntamente com a expansão do Shopping Carioca (foto 32) formarão o primeiro complexo multiuso na região de Vicente de Carvalho (foto 33). A expansão do Shopping Carioca, ora em curso, a um custo aproximado de R\$ 56 milhões, adicionará 40 novas lojas ao complexo, sendo 3 âncoras e uma unidade do Rio Poupá Tempo, que oferecerá inúmeros serviços à população, além de ampliação do deck parking, passando o shopping dos atuais 40.741m² de área para 50.795m².

Foto 31 - Construção das torres comerciais do Carioca Offices



Fonte: o autor (2013)

Foto 32 - Obras de expansão do Carioca Shopping



Fonte: o autor (2013)

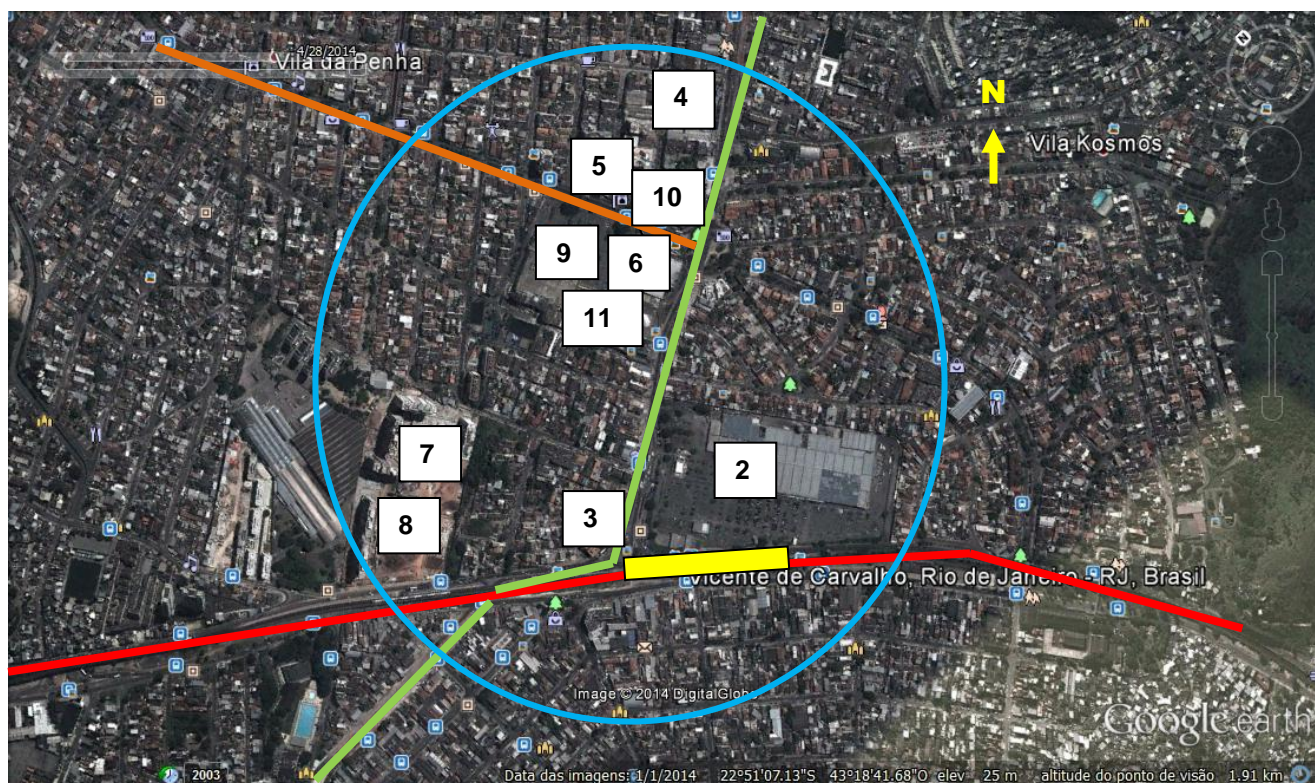
Foto 33 - Visão do Complexo Multiuso na Região de Vicente de Carvalho



Fonte: Carioca Offices

Após o levantamento de campo foi possível observar que muitos dos empreendimentos implementados a partir do final da década de 1990, ou que passaram por algum tipo de reforma, ocupam em sua grande maioria antigas áreas de atividade industrial (figura 30), na vertente norte do bairro, que entraram em desuso no decorrer das últimas décadas.

Figura 30 - Identificação dos principais lançamentos imobiliários em Vicente de Carvalho a partir do final da década de 1990



Fonte: Google Earth (com marcações do autor)

Estação metroviária

- 2 - Rede Atacadão de Serviços (antigo Depósito Mesbla)
- 3 - Condomínio residencial vertical (antiga área de botequins)
- 4 - Faculdade e Rede de Serviços Parmê (antiga Fábrica Lustrene)
- 5 - Condomínio residencial vertical (antiga área de bangalôs)
- 6 - Carioca Shopping (antiga Fábrica Standard Elétrica)
- 7 - Condomínio Pátio Carioca (antiga Fábrica Brasividros)
- 8 - Condomínio Vila das Fontes (antiga Fábrica Brasividros)
- 9 - Complexo Carioca Offices (antiga Fábrica Standard Elétrica)
- 10 - Cafés, restaurantes e conveniências em área de antigos bangalôs
- 11 - Expansão do Carioca Shopping

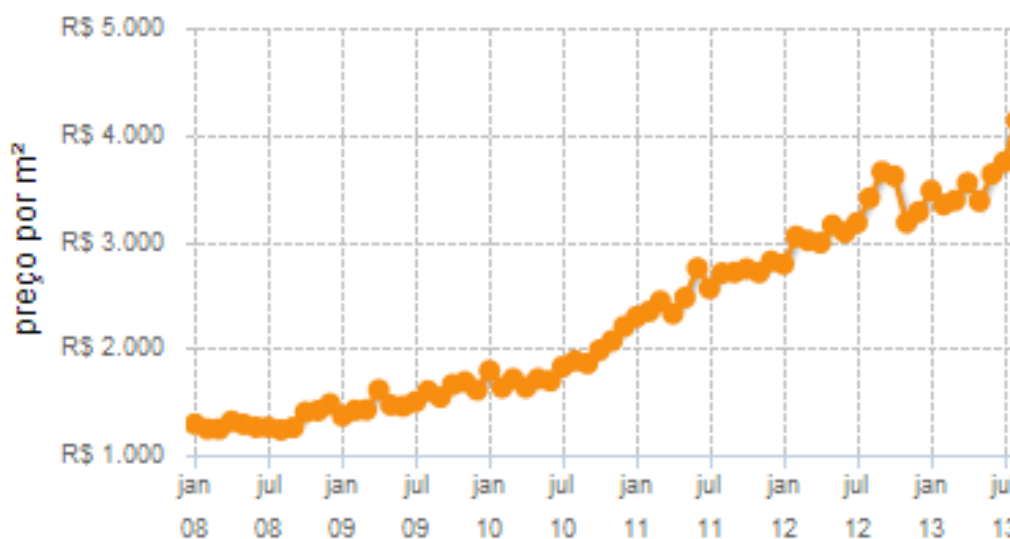
— Av. Vicente de Carvalho

— Av. Pastor Martin Luther King Júnior

— Av. Meriti

○ Raio de 500m

Como na seção anterior sobre Del Castilho, lançamos mão dos dados do relatório do índice FIPE-ZAP a fim de verificar o comportamento do custo do solo em Vicente de Carvalho nos últimos anos. O gráfico 5 mostra que no triênio de julho 2010 a julho 2013 o valor duplicou, fato semelhante ao ocorrido em Del Castilho no mesmo período. Lembra-se que nesse intervalo de tempo a valorização média na cidade foi de 60%, segundo o relatório do índice FIPE-ZAP.

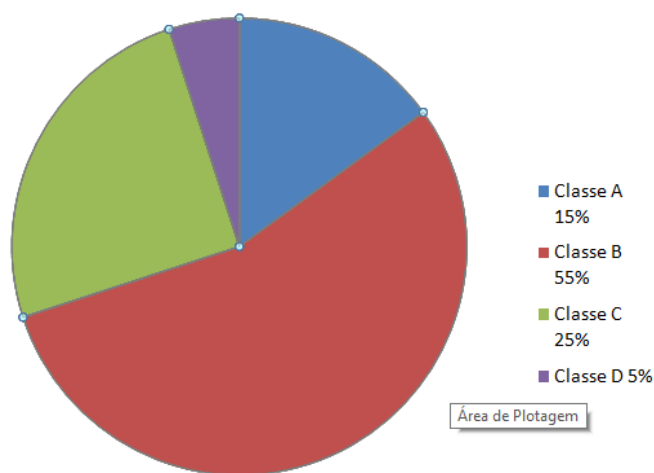
Gráfico 5 - Variação média do preço do m² em Vicente de Carvalho (2008 - 2013)

Fonte: FIPE-ZAP imóveis.

De forma semelhante à estação Nova América/Del Castilho, observamos que as transformações urbanas ocorridas no entorno da estação de Vicente de Carvalho, concentraram-se nas sub-áreas de impacto principal (até 200m da estação) e de impacto secundário (de 200m até 500m da estação), com a intensificação dos usos de maior demanda concentrada nessas duas sub-áreas. Observou-se também uma significativa mudança no padrão de uso do solo local, marcada pela substituição de usos industriais, depósitos e armazéns, por novos usos verticalizados, voltados para fins residenciais, comerciais, empresariais e de serviços.

Buscando conhecer também os principais estratos populacionais que mais fazem uso dos serviços e atividades disponíveis no Complexo Multiuso do Carioca Shopping, principal empreendimento local dos últimos tempos, mais uma vez os dados do Censo realizado pela ABRASCE em 2012 e 2013 nos servem como referência, tendo em vista que suas entrevistas são realizadas diretamente no empreendimento. A figura 31 apresenta a situação para o Carioca Shopping.

Figura 31 - Perfil dos consumidores do Carioca Shopping



Fonte: Censo ABRASCE 2012/2013

Com um quadro de consumidores até certo ponto parecido com o do Shopping Nova América, a não ser pelo pequeno percentual de consumidores da Classe D, cujos critérios de seleção por classe são os mesmos apresentados na seção anterior, o Carioca Shopping tem mais da metade de seu público pertencente à classe B, o que também, a exemplo de Del Castilho, pode ter influenciando nas transformações urbanas do bairro acima descritas.

Similarmente ao que foi feito junto ao entorno da estação Nova América/Del Castilho, realizamos entrevistas na área envolvente da estação de Vicente de Carvalho, nos dois primeiros meses de 2014, com as mesmas perguntas e critérios de respostas, agora com um total de 135 pessoas, dentre comerciantes, micro-empresários, moradores, estudantes, trabalhadores e transeuntes. O objetivo foi o mesmo que em Del Castilho, ou seja, saber como o público local entende o processo de renovação e dinamização da área no entorno da estação. As respostas são apresentadas nos quadros 20, 21, 22 e 23.

Quadro 20 - Importância da abertura da estação para as transformações locais

Tipo de resposta	Nº de respostas	%
Importante	73	54,1
Muito importante	22	16,3
Não souberam responder	15	11,1
Pouco importante	14	10,4
Nenhuma importância	11	8,1
TOTAL	135	100

Fonte: Entrevistas realizadas pelo autor

Quadro 21 - Importância das atividades e serviços para a população

Tipo de resposta	Nº de respostas	%
Importante	55	40,7
Muito importante	48	35,6
Pouco importante	17	12,6
Nenhuma importância	-	0,0
Não souberam responder	15	11,1
TOTAL	135	100

Fonte: Entrevistas realizadas pelo autor

Quadro 22 - Meio de transporte mais utilizado para acessar as atividades e serviços locais

Tipo de resposta	Nº de respostas	%
Metrô	39	28,9
Ônibus	27	20,0
Automóvel	25	18,6
Dois ou mais meios	15	11,1
Percurso pedonal	13	9,6
Moto	11	8,1
Bicicleta	5	3,7
TOTAL	135	100

Fonte: Entrevistas realizadas pelo autor

Quadro 23 - Outras atividades/serviços que poderiam ser implantados na área

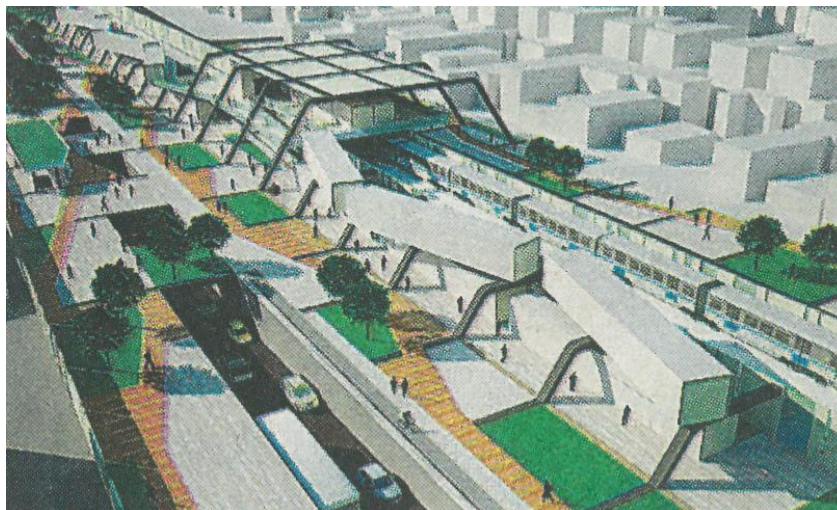
Tipo de resposta	Nº de respostas	%
Áreas de lazer	37	27,4
Passeios públicos	29	21,5
Serviços hospitalares públicos	23	17,0
Residências populares	18	13,3
Cursos profissionais	16	11,9
Teatro, locais de exposições, centros culturais	12	8,9
TOTAL	135	100

Fonte: Entrevistas realizadas pelo autor

Os resultados apontam para que a população não só aprova as transformações verificadas no entorno da estação metroviária do bairro, como também reconhece a importância desta para tais transformações. O metrô aparece como o principal meio de transporte utilizado para acessar o local, seguido pelo ônibus e automóvel. Porém, as entrevistas também revelam o desejo da população em dispor de outros serviços e atividades considerados importantes e ainda ausentes no local.

Recentemente alguns projetos vêm surgindo relativos à implantação de atividades e serviços em estações da linha dois. Um desses projetos, de autoria de um grupo de especialistas da Faculdade de Urbanismo da UFRJ, publicado no Jornal O Globo em março de 2013, prevê a criação de um eixo de lazer, comércio e serviços ao longo da estação de Engenho da Rainha (figura 32), localizada a meio caminho entre Vicente de Carvalho e Del Castilho, na Avenida Pastor Martin Luther King Júnior.

Figura 32 - Projeto de um eixo de lazer, comércio e serviços ao longo da Estação de Engenho da Rainha



Fonte: Jornal O Globo (Caderno Rio), 10/03/2010

Para o grupo de urbanistas a utilização dos espaços vazios traria mais segurança e vida para a região, e a instalação de muros transparentes ajudaria a amenizar a ruptura criada entre os dois lados do bairro. Construções modulares abrigariam um pólo de serviços associados a um extenso parque linear, com grandes áreas livres e equipamento de lazer. Segundo os autores da proposta, com o tempo, os novos usos, integrados à estação metroviária, poderiam trazer uma outra dinâmica para o bairro, com serviços e atividades acessíveis também a outras áreas da cidade, através de uma ligação rápida pelo metrô, valorizando um grande trecho da linha dois atualmente degradado e subutilizado.

O entorno mais imediato da estação metroviária de Vicente de Carvalho, como viu-se, é uma área que se tem transformado de forma rápida e acentuada, recebendo nos últimos anos empreendimentos de importantes construtoras que vêm modificando a paisagem do bairro em meio a edifícios de condomínios que permeiam a região, como foi percebido quando do levantamento de campo. Tal como verificado junto à estação Nova América/Del Castilho, é possível constatar inúmeras mudanças no entorno da estação já nos primeiros cinco anos do seu funcionamento, mudanças essas que vêm ocorrendo também nos últimos anos.

Dados de um dos relatórios de 2013 da ADEMI, apontam que no triênio 2010-2013 aquela área ficou entre as sete com maior número de lançamentos na cidade do Rio de Janeiro. Com um grande número de áreas antigas passíveis ainda de refuncionalização e a passagem do corredor de BRT Transcarioca pelo bairro, em integração com o metrô, é fácil admitir que as transformações não estejam ainda terminadas.

3.5 - Diretrizes urbanas e perspectivas para a região a partir do Plano Diretor de 2011

Produto ou não das importantes transformações que vêm sendo implementadas nas áreas envolvidas das estações Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho e por certo que ajudando a entender o que aí se passou, o Plano Diretor de 2011, reconhece essa área da cidade como um importante espaço de crescimento, passando a tratá-la como uma área de incentivo, onde investimentos públicos e diretrizes visando novas melhorias urbanas incentivam a sua (re)ocupação e renovação, conforme preconizado no art. 34 da Lei Complementar nº 111/2011 (Plano Diretor). O plano considera assim a vantagem de transformar os antigos subúrbios, que despontaram a partir das estações de trem das linhas ferroviárias que atravessam a região a partir da segunda metade do século XIX e foram hospedeiros de ocupações industriais combinadas a residências de renda baixa e média, que nelas buscaram alternativas ao inacessível mercado imobiliário das áreas mais nobres da cidade e que passam a ser servidos pelo transporte metroviário no final século XX.

O Plano Diretor do Rio de Janeiro de 2011 estrutura a ação do poder público sobre o território com base em um Macrozoneamento fundamentado na intensidade de ocupação das áreas urbanas, classificando-o em quatro categorias de Macrozonas de Ocupação: Controlada, Incentivada, Condicionada e Assistida³³, como mostra o mapa 20.

³³ I - Macrozona de Ocupação Controlada: abrange a Zona sul e parte do Centro da cidade. Como o próprio nome diz, esta região vai ter restrições a novas ocupações. Apesar de apresentar boas condições de infraestrutura, essa área encontra-se próxima da saturação do adensamento e da intensidade de uso; II - Macrozona de Ocupação Incentivada: é a Zona Norte, o Subúrbio e parte do

Mapa 20 - Macrozonas do Plano Diretor do Rio de Janeiro de 2011



Fonte: Plano Diretor de 2011

O objetivo principal do Plano Diretor de 2011 é, segundo diz, garantir o desenvolvimento sustentável da cidade através de políticas que articulem os diferentes setores de atuação do poder público, ligando seus objetivos, diretrizes e ações. Desse modo, setores como patrimônio cultural, habitação, meio ambiente e transportes apresentam propostas articuladas com a linha mestra da política urbana

Centro. Aqui, a ocupação será estimulada, principalmente nas áreas já dotadas de infraestrutura, mas que nos últimos anos sofreram esvaziamento e deterioração; III - Macrozona de Ocupação Condicionada: correspondente à Baixada de Jacarepaguá, incluindo os bairros da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes. A ocupação dessa área vai acontecer na medida em que haja investimentos públicos ou privados em infraestrutura. A liberação de novos empreendimentos obedece rigorosamente a esta condição, já que é uma região ambientalmente frágil e sua estrutura atual é insuficiente para absorver o adensamento populacional em curso; e IV - Macrozona de Ocupação Assistida: corresponde ao restante da Zona Oeste. O poder público é responsável por incentivar sua ocupação e o consequente incremento das atividades econômicas, dotando o local de infraestrutura, serviços urbanos e provisão de moradias e zelando pela proteção ambiental (Plano Diretor de 2011, grifos nossos).

desenhada no Plano Diretor da cidade, o qual propõe mecanismos de execução, controle e monitoramento das ações. Com este objetivo o Plano Diretor prevê a criação do Sistema Integrado de Planejamento e Gestão Urbana, interligado aos sistemas de Gestão Ambiental, de Informações Urbanas, de Defesa da Cidade e de Controle e Uso de Ocupação do solo.

As disposições contidas no Plano Diretor deixam transparecer que as diretrizes concernentes ao uso e à ocupação do solo induzem ao adensamento de áreas já mais densamente ocupadas³⁴, dentre as quais algumas que outrora foram de uso exclusivamente industrial, atualmente em desuso e junto ou próximas aos eixos de transporte de grande porte, como é o caso da área que estudamos. Pode-se inferir, da análise dessas propostas, que as políticas e diretrizes de uso e ocupação do solo implicarão, no médio prazo, na necessidade de se definirem ações mais abrangentes, até mesmo em instância supramunicipal, envolvendo uso do solo e transportes.

Sobre a grande mancha urbanizada metropolitana assenta-se um sistema metroferroviário capaz de articular-se com a implantação de inúmeras atividades, contribuindo para a constituição de áreas de usos mistos, especialmente nas proximidades das estações, não só da capital, mas também de municípios vizinhos da Baixada Fluminense, de menor poder econômico. As diretrizes trazidas com o novo Plano Diretor mostram-se como uma oportunidade para se relativizar a desarticulação entre as políticas do setor de transporte de massa e as referentes ao uso do solo.

Os dois casos de renovação no entorno de estações de transporte rápido vistos na AP 3, Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, mesmo que ainda não refletindo as principais necessidades da população local, podem estimular uma política governamental no desenvolvimento de ações similares, apoiadas por diretrizes e instrumentos de controle a partir do Plano Diretor de 2011. Tais ações poderão contribuir para um maior dinamismo sócio-econômico e uma melhor qualidade de vida em toda uma imensa área, aumentando inclusive as articulações

³⁴ A ocupação urbana no Município se orientará segundo os seguintes vetores de crescimento: pelo adensamento da população e das construções na Macrozona de Ocupação Incentivada, preferencialmente nas vias estruturadoras da Zona Norte, da Leopoldina e de Jacarepaguá; e pela ocupação de vazios urbanos nas Macrozonas de Ocupação Incentivada e Ocupação Assistida, especialmente na faixa de território compreendida pela Av. Brasil e o leito da estrada de ferro, na Zona Oeste, e a Zona Portuária (Plano Diretor de 2011).

com bairros de outras áreas da cidade, através da acessibilidade pelos transportes. O aproveitamento de áreas envoltantes de estações de transporte rápido, em articulação com importantes vias rodoviárias e outros modais, tornaria o papel dos transportes algo mais do que suporte à circulação de pessoas e produtos, contribuindo para uma melhor e mais democrática distribuição de atividades e serviços urbanos.

As diretrizes do Plano Diretor de 2011 podem ajudar a avaliar a melhor forma de aproveitar as áreas no entorno de algumas estações, seja de metrô ou de trem, no caso deste último após passar por um processo de melhorias, evitando ações que gerem um impacto muito agressivo e proporcionando aos habitantes locais permaneçam na área e usufruam dessas mudanças.

No contexto desenvolvido pelo Plano Diretor de 2011, parece primordial que a estrutura do sistema de transporte rápido seja repensada em estreita relação com a estrutura territorial existente, sobre as manchas urbanas mais adensadas, que coincidem, espacialmente, com os principais eixos do sistema de circulação. Tal diretriz, associada a algumas propostas em curso visando o pós-2016, reitera afirmações anteriores em torno da vantagem de relacionar o adensamento de serviços e usos diversos com as áreas envoltantes das estações de transporte rápido, em espaços historicamente ocupados.

A ação do poder público pode realizar-se, a partir do Plano Diretor de 2011, incentivando e controlando o uso do solo nas áreas de interface entre os sistemas de transporte rápido e o ambiente construído (estações), evitando ações meramente especulativas, e promovendo, em parceria com o capital privado, ouvindo também as associações locais de moradores, serviços e atividades que sirvam melhor a cidade.

Não apenas a AP 3, como também outras áreas da metrópole, por sua extensão e diversidade, demandam soluções igualmente diversificadas, mas têm como ponto em comum a possibilidade de um tratamento especial de algumas áreas ao longo do eixo da Supervia e da linha 2 do metrô, onde é extremamente importante favorecer a criação de projetos residenciais de baixa renda, serviços e atividades de diversas necessidades (educação, saúde, lazer, consumo), aproveitando o investimento a ser feito em algumas estações. Estas talvez sejam uma das condições necessárias para que imensas áreas possam reverter um quadro de deterioração, amenizando uma

desigualdade intra-urbana e possibilitando algum dinamismo econômico e qualidade de vida.

3.6 - Algumas considerações sobre o capítulo

Pela análise específica na linha dois do metrô do Rio de Janeiro observou-se que as transformações que vêm ocorrendo há cerca de vinte anos no entorno de duas importantes estações, Del Castilho e Vicente de Carvalho, evidenciaram a implementação de significativas e importantes atividades e serviços até então nunca presentes naquelas áreas da cidade, concentradas majoritariamente no entorno das estações. Mesmo reconhecendo que praticamente a totalidade das ações e projetos foi de iniciativa privada, é inegável que os novos empreendimentos, serviços e atividades presentes foram muito importantes para a população dessa parte da cidade (conforme as entrevistas realizadas no local), que até então não dispunha de tais oportunidades tão próximas e acessíveis. Isso poderia indicar uma qualidade das estações que vai além do seu papel de coletar e distribuir fluxos, atuando também numa melhor distribuição de serviços e equipamentos urbanos em áreas menos favorecidas.

As transformações identificadas no entorno das estações metroviárias Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, permitem compreender que o metrô pode influenciar significativamente nas áreas ao redor de suas estações, e seus impactos podem ocasionar mudanças na estrutura urbana onde estão inseridas. Ainda que não possa ser entendida como uma unidade independente na trama urbana, uma estação de transporte metroviário pode representar uma possibilidade para a disseminação e realização de serviços e atividades diversas no seu entorno mais imediato, favorecendo ao mesmo tempo áreas mais alargadas e contribuindo para a reestruturação global da cidade.

De uma forma geral, como pensamos ter demonstrado, é possível verificar que estações metroviárias podem revalorizar espaços decadentes e ociosos, seja para o uso comercial, residencial, empregatício e de lazer, valorizando o solo no seu entorno imediato, estimulando o adensamento e podendo favorecer o desenvolvimento de ações que incluam classes de menor renda, embora este último aspecto não se faça presente nos casos analisados, já que o Estado parece pouco

presente na previsão e gestão do território, para além do Plano Diretor. A valorização e dinamização da área envolvente, possibilitando novos usos e ocupações, ainda que levem a uma revalorização que venha alterar usos, residentes e utilizadores, podem ser consideradas como positivas para a cidade, podendo o entorno de algumas estações serem analisados como possíveis locais para implementação de atividades e serviços, apoiando ações de renovação de áreas urbanas com problemas de vitalidade. Destaca-se, contudo, que a consideração de um fator como sendo positivo pode ser sempre questionável, visto que a valorização do entorno de algumas estações e a mudança de usos podem gerar a chamada “expulsão branca”, excluindo os grupos de menor renda das benesses das ações, reproduzindo assim um já histórico processo de divisão sócio-espacial, alijando esses grupos menos abastados para longe das áreas bem servidas de equipamentos e infra-estrutura. Esse aspecto é fundamental e deve ser observado, pois os empreendimentos realizados próximos às estações, desde que devidamente controlados pelo poder público, devem ser utilizados tanto pelos residentes locais como por pessoas de outras áreas da cidade, incentivando uma maior interatividade social, ajudando a desfazer mitos e preconceitos urbanos.

Vimos pelos casos analisados que algumas estações podem ter efeitos polarizadores, atraindo para o seu entorno tipos diversos de empreendimentos imobiliários. Tal atratividade, muitas vezes, é motivada pelo interesse nessas áreas dotadas de um padrão otimizado de acessibilidade e ligação com outras áreas da cidade, podendo estimular empreendedores privados (mas também o poder público) na promoção de novas construções, como condomínios residenciais, hotéis, empresas, universidades, clínicas, bibliotecas, escritórios, locais de lazer etc. Isso, por conseguinte, pode gerar um efeito catalisador, atraindo novas ações e investimentos que favoreçam a transformação do contexto urbano local, com efeitos, como já dito, em grande parte da cidade, viabilizando assim o papel das estações em prol de uma melhor distribuição de serviços e equipamentos urbanos. Nesse caso, até mesmo os esquemas locais de comércio podem ser beneficiados, sem a obrigatoriedade de ter que suprimi-los, desenvolvendo-se novos arranjos, melhorias na infra-estrutura e redistribuição das atividades, com apoio do poder público ou de empresas concessionárias.

Observou-se que o processo de valorização e dinamização vivenciado no entorno das estações Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, a exemplo de outros que ocorrem ou possam ocorrer na cidade, tornou-se atrativo para vários empreendedores, gerando um aumento dos preços dos imóveis e uma forte valorização imobiliária. Torna-se necessário assim que a ação do poder público, através de instrumentos urbanísticos adequados, esteja presente em processos e ações futuras envolvendo áreas envoltentes de outras estações de metrô ou de trem, visando demarcar nesses espaços o que seria considerado como as áreas de interesse social³⁵.

A adoção de diretrizes gerais implementadas pela legislação à ações futuras relacionadas com a construção de novos empreendimentos no entorno de estações metroferroviárias, pode (e deve) permitir a defesa dos interesses sociais e coletivos, contribuindo para a diminuição da desigualdade no acesso aos serviços e equipamentos da cidade. Nos dois casos analisados, a história foi outra, pois que embora se tenha melhorado o equilíbrio no quadro global da cidade, prevaleceram os interesses de grandes incorporadoras, definindo o tipo de “renovação” a implementar e o público alvo dessas mudanças, normalmente as classes médias e altas, mais aptas a proporcionarem maior lucro. Pelo fato da legislação urbana brasileira não indicar diretrizes que tratem das ações e empreendimentos implementados no entorno mais imediato das estações, é provável que os projetos que vierem a ser desenvolvidos futuramente em algumas áreas ainda livre ou reutilizáveis, pouca ou nenhuma vantagem tragam para a população local. Importa a esse propósito lembrar o que vimos no capítulo um, ao abordar algumas experiências mundiais e os vários projetos desenvolvidos na interface dessas estruturas de transporte com o ambiente construído, onde o interesse público é acautelado e o Estado, oferecendo incentivos fiscais e apoio institucional/legal, assegura contudo a coordenação e controle dos empreendimentos ao redor das estações, planejando-os previamente, a fim de contribuir para uma descentralização e um uso mais democrático de serviços e equipamentos públicos e privados.

³⁵ Áreas demarcadas no território de uma cidade, para assentamentos habitacionais de população de baixa renda, locais de lazer, projetos educativos, culturais, de saúde, utilidade pública etc. Devem estar previstas no Plano Diretor e demarcadas na Lei de Zoneamento.

Ao estudarmos os casos da linha dois do metrô Carioca, reconhecemos que as mudanças não são percebidas da mesma forma e intensidade no entorno de todas as estações. As transformações, na verdade, dependem das características físico-territoriais, sócio-econômicas e mesmo operacionais que estão presentes junto de cada estação. No caso das estações Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, estas destacaram-se, como vimos, por reunirem ao mesmo tempo características que as tornaram atrativas para os investimentos: localização estratégica em nós do sistema de circulação, disponibilidade de espaços e terrenos em desuso e barateados e mercado consumidor solvável. Talvez pela falta de um desses aspectos, não percebemos mudanças com tal magnitude em outras estações da linha dois, entre Del Castilho e Pavuna, mesmo porque só talvez a presença integral desses aspectos tornaria o entorno de alguma outra estação interessante aos investidores.

Não se pode negar que as mudanças ocorridas no entorno das estações metroviárias Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, embora relacionadas à reestruturação do espaço sob o ponto de vista do capital, significaram um certo avanço para a região, que passou a contar com serviços antes não encontrados com facilidade naqueles locais, como cinemas, restaurantes, lojas especializadas, hotéis, livrarias, clínicas médicas e de estética, laboratórios, cursos de línguas, locais de encontro e entretenimento e até alguns serviços públicos.

Essas mudanças, vivenciadas no entorno das duas estações, relacionam-se também com um conjunto de representações simbólicas construídas pela sociedade contemporânea, que procura criar nos lugares condições para que as atividades se desenvolvam sem os obstáculos impostos pelos problemas urbanos vistos como essenciais, como a segurança e a circulação, esta última facilitada pela integração dos empreendimentos com as estações de transporte e suas vias adjacentes, os nós. O shopping center, empreendimento que tem aqui uma presença marcante, assume hoje na região a dimensão de verdadeiro complexo multiuso e reflete bem essa tendência atual, buscando construir uma sensação de segurança e familiaridade, sem as intempéries e os excessos de calor e umidade da cidade “normal”, tentando fazer com que possamos esquecer os constrangimentos da vida que ficou do lado de fora. Esse é um aspecto que foi e continua sendo muito bem explorado pelos empreendedores no entorno das duas estações, haja vista as expansões e

construções ora em curso, antecipando expectativas de cidadãos que tendem a valorizar o seu papel enquanto consumidores.

As antigas áreas industriais no entorno das estações metroviárias Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, reconvertidas hoje em novos espaços de consumo, trabalho, lazer, estudo e negócios, são divulgadas como áreas públicas de livre acesso, mas por terem sido empreendidas pelo setor privado, objetivam em primeiro lugar a alta lucratividade. Isso pode até soar contraditório, se entendermos que o entorno das estações de transportes devem ser compreendidos primordialmente como espaços voltados para a satisfação de necessidades locais, visando ao mesmo tempo a coletividade urbana e o bem estar populacional, ainda que o consumo e os serviços não estejam fora dessas necessidades.

No interior desses complexos tenta-se constituir uma vida de relações "perfeita e completa", com possibilidade de ser desfrutada por alguns, expressão assim do modo de vida capitalista. Por vezes, tem-se a sensação de que esses empreendimentos produzem um espaço autônomo em relação à cidade onde estão, com regras e padrões próprios.

No caso do entorno das estações metroviárias estudadas, são os shoppings que buscam recriar no seu interior um cenário urbano agradável e livre de problemas. O projeto da Rua do Rio, no Nova América, ilustra bem essa perspectiva, resgatando signos e formas que se extinguíram, com praças, jardins, prédios, sobrados e calçadas, apelando a um imaginário de felicidade, reconhecimento e realização com aquele espaço, num simulacro que as pessoas valorizam, de forma aparentemente idêntica ao que acontece com o Pelourinho em Salvador, ou a Disneylândia. A Rua do Rio é emblemática a este propósito, ao buscar acrescentar familiaridade ao ambiente, dissimulando as formas de controle do espaço-tempo. Não são muito diferentes os espaços dos condomínios-clubes Rio Parque, Pátio Carioca e Vila das Fontes, em áreas de antigas fábricas, concebidos para reproduzirem uma vida e uma realidade livre das situações e constrangimentos indesejáveis (como ruídos, cheiros, encontros, ideias, grupos sociais, expressões corporais e culturas) do mundo exterior ao condomínio, alicerçada ainda pela oferta de produtos e serviços disponíveis nos "Mall", equipamentos de presença certa no andar térreo dos prédios, completando a "felicidade" e a "independência" de seus moradores.

Depreendemos assim que parte do processo de renovação ocorrido nas antigas áreas industriais no entorno das estações de metrô Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, precisamente nas suas sub-áreas de impacto principal e secundário (até 500m) da boca da estação, significou primordialmente a construção de uma certa simulação de uma cidade ideal, todavia parte real da cidade, evitando os aspectos negativos das concentrações urbanas. Busca-se criar a ideia de inserção social e realização pelo consumo, através de uma sociabilidade parcialmente comprometida, de certa forma esterilizada, marcada pela ausência de um dos seus principais elementos, o encontro com o diferente, fator principal na reelaboração das individualidades e na construção da *civitas*, que está na origem da cidade.

Independentemente de todos esses aspectos, reconhecemos que as estações metroferroviárias no Rio de Janeiro, podem se constituir cada vez mais como importantes elementos de estruturação urbana, capazes de influenciar numa distribuição mais equânime de serviços e atividades, aglutinando funções e podendo suprir uma demanda de espaços voltados para o lazer, educação, moradia e o entretenimento em regiões menos ricas e relativamente periféricas, contribuindo para a dinamização e valorização global da cidade.

Com a linha 2, a cidade parece mais complexa e, apesar das transformações verificadas nas estações Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho serem voltadas mais para a busca do lucro que da vantagem para o interesse público, entende-se que foram inúmeras as melhorias e vantagens para a região da cidade onde se situam, que passou a contar com variados e importantes serviços e atividades. Acreditamos, por isso, que a relação entre as estações e o seu entorno pode ser um instrumento válido de urbanismo na construção de uma cidade melhor, indo muito além do balé diário de coleta e distribuição de massas humanas. Por isso, pensamos ser necessário repensar algumas relações e dimensões no entorno de estações de transporte, de forma que uma atuação conjunta entre as esferas públicas, privada e civil, permita que esses espaços sejam aproveitados e produzidos não como uma forma de substituir a cidade real, ou de dividi-la cada vez mais, mas talvez como uma alternativa para torná-la mais coesa e democrática, menos desigual e com mais possibilidades para seus habitantes.

O processo de renovação ainda em curso no entorno das estações Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, vem ao longo das duas últimas décadas atraindo cada vez mais atividades e serviços. Hoje, já se percebe uma tendência que levará a que essas áreas venham a ser muito mais do que apenas locais de compras, considerando o sucesso dos shopping centers, tornando-se também pontos para a disponibilização de equipamentos de lazer, empregos, serviços, ensino e entretenimento.

Concebido inicialmente talvez apenas com o intuito de proporcionar uma frente de recomposição dos lucros de alguns setores privados, a verdade é que esse processo de valorização das áreas junto às estações metroviárias, significou também a possibilidade de satisfação e atendimento de várias necessidades e anseios de grupos sociais diversificados, especialmente de uma parte da população com menor poder de compra, que durante muito tempo se viu privada de elementos ligados à cultura, ensino e lazer.

Apesar da utilização de estudos de casos não serem suficientes para afirmações gerais, consideramos que os sinais desse processo são fortes demais para serem ignorados, visto que para os casos analisados neste trabalho, importantes transformações urbanas ocorreram após a abertura das estações, adensando e valorizando o entorno das mesmas, comprovando o poder de (re)estruturação urbana desses equipamentos do sistema de transporte coletivo. Faz-se interessante assim repensar alguns aspectos presentes na relação entre transporte e cidade, abrindo caminho para uma nova compreensão da Metrópole Fluminense, considerando sua rede metroferroviária urbana, servindo um espaço densamente ocupado, com vários locais cujas características podem permitir viabilizar processos similares ao estudado, ou seja, o desenvolvimento de ações e políticas de uso do solo em consonância com a otimização da infra-estrutura de transportes coletivo (e maior coesão social e territorial), especificamente no entorno de algumas estações de transporte (metrô ou trem), passíveis de aumentar a sua atratividade, considerando seu raio de influência, suas características físico-territoriais, seu quadro sócio-econômico e sua localização na metrópole.

Incentivados pelas experiências vivenciadas no entorno das estações, acredita-se que, sem que isso solucione todos os problemas da cidade, seria deveras importante o planejamento e ação pública para um melhor aproveitamento

desses espaços, ajudando no delineamento de objetivos e projetos específicos. Com a participação dos poderes público e privado e do chamado terceiro setor (iniciativas privadas de utilidade pública com origem na sociedade civil), poderia ser possível implementar políticas envolvendo transportes coletivos e uso do solo, visando transformações urbanas que não se limitem apenas ao espaço físico, nem tampouco se baseiem somente nas matrizes do tipo origem x destino, mas também nos aspectos sociais e econômicos de reestruturação territorial de espaços desvalorizados, contribuindo, pelo menos em um primeiro momento, para a produção de uma cidade mais coesa e democrática, em termos de possibilidades de trabalho, educação, lazer e uso de serviços, atividades e equipamentos urbanos. Tentaremos abordar essas reflexões no capítulo final.

Capítulo 4

Repensando alguns aspectos para a realização de projetos e ações no entorno de estações metroferroviárias: reflexões a partir da experiência na cidade do Rio de Janeiro

Através da análise realizada no entorno das estações metroviárias Nova América/Del Castilho e Vicente de Carvalho, na linha dois do metrô carioca, foi possível verificar que as transformações ali ocorridas nas últimas duas décadas, ainda que dirigidas pelo capital privado, representaram não só uma melhoria da mobilidade e acessibilidade local, mas sobretudo, pelo que mostraram os dados, uma maior e melhor oferta de serviços e atividades, valorizando e dinamizando os territórios na sua envolvimento. De acordo com as entrevistas realizadas, essas mudanças apresentam uma boa aceitação por parte da população, embora a ausência de alguns serviços e espaços de cunho mais social tenha sido apontado como um ponto frágil desse processo. Pode-se pensar que a dinamização e valorização dessas áreas da AP3 da cidade do Rio de Janeiro, reunindo no entorno das estações importantes funções, atividades e serviços (mix de usos) úteis à população, possibilitou não só a renovação de antigas e obsoletas áreas industriais, mas também uma interligação e utilização desses serviços por diferentes áreas do tecido urbano, através da acessibilidade proporcionada pelo metrô e eixos rodoviários locais.

Depreendemos com isso que as ações desenvolvidas no entorno dessas duas estações metroviárias, podem significar globalmente uma dinâmica favorável à uma melhor coesão social urbana, levando a pensar que esse equipamento do sistema de transporte coletivo pode servir não apenas ao deslocamento e transbordo de pessoas, mas também à melhoria de aspectos sociais, econômicos, culturais, dentre outros, do território em que se inserem, possibilitando a disseminação de serviços e atividades diversas, principalmente em áreas menos favorecidas.

Isso nos conduz à uma compreensão de que as estações, bem como as ações em seu entorno, devem ser pensadas como um todo e não isoladamente. Fundamental então se faz que as intervenções junto desses equipamentos do sistema de transporte coletivo sigam linhas orientadoras que guiem os projetos,

empreendimentos e ações que possibilitem a criação de áreas urbanas ao mesmo tempo integradas e inclusivas.

4.1 - O tratamento das estações e do seu entorno como uma aplicação da Política Nacional de Mobilidade Urbana nas cidades brasileiras

Viu-se até aqui que o desenvolvimento de projetos no espaço envolvente das estações está cada vez mais presente em políticas e estratégias territoriais no mundo e também no Brasil, ainda que neste último de forma tímida. As estações metroferroviárias, como parte desse processo, vêm cada vez mais revelando sua capacidade de contribuir significativamente para a (re)estruturação urbana, desempenhando um papel que vai muito além da interligação entre as diferentes áreas da estrutura edificada do espaço urbano, podendo apresentar um caráter social e por vezes multifuncional. Entende-se assim que é fundamental compreender as estações, enquanto estruturas do sistema de transporte coletivo, como equipamentos cuja área envolvente é passível de receber ações de qualificação e intensificação de usos e funções, de forma planejada, promovendo uma continuidade do espaço urbano e uma melhor equidade deste.

Tal perspectiva encontra amparo já no Estatuto da Cidade³⁶, cujas diretrizes exigem a melhoria da acessibilidade à equipamentos e serviços urbanos. A criação do Ministério das Cidades, em janeiro de 2003, veio com o objetivo de colocar em práticas as diretrizes do referido estatuto, com a elaboração de políticas públicas de desenvolvimento urbano, de habitação e de transporte urbano, visando combater as desigualdades sociais, transformando as cidades em espaços mais humanizados, ampliando o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos.

Mais recentemente, em 2012, foi criada a Política Nacional de Mobilidade Urbana³⁷, a fim contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do

³⁶ Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta o capítulo sobre Política Urbana da Constituição Federal de 1988, criando diversos instrumentos que podem auxiliar na política de mobilidade urbana.

³⁷ Instituída pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, é um instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal.

planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Como um de seus princípios, tem-se o desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Dentre seus objetivos busca-se: I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; e II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais. Dentre as principais diretrizes estabelecidas pela Lei da Mobilidade Urbana, destacam-se: 1) integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais; 2) priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

Tem-se assim, talvez, a primeira oportunidade no Brasil de um tratamento mais efetivo das interfaces e das complementaridades entre as políticas de transporte coletivo e as políticas de uso do solo, onde as relações entre estas são tão importantes quanto as interações entre os modos de transporte. Sobre isto o próprio Ministério das Cidades diz:

(...) este conceito tem como ponto de partida a percepção de que transporte não é um fim em si mesmo, mas uma forma da população acessar os destinos desejados na cidade. Desta forma, o sistema de mobilidade urbana pode ser considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infra-estruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas. Considerando que a característica essencial de um sistema é a interação de suas partes e não as performances dos seus componentes tomadas em separado, um fator determinante na performance de todo o sistema é exatamente como as suas partes se encaixam, o que é diretamente relacionado com o nível de interação e compatibilidade entre agentes e processos intervenientes no sistema (MACÁRIO, 2003, apud Ministério das Cidades, 2005).

Apesar dos avanços que possa representar a recente Lei da Mobilidade Urbana, uma de suas fragilidades pode ser identificada na ausência de explicitação sobre o papel das estações e a utilização planejada dos seus espaços envolventes. Isto contudo não pode ser utilizado como argumento para o não tratamento dessa questão, considerando que a referida lei, além de estabelecer diretrizes, determina que todos os municípios com mais de 20 mil habitantes (cerca de 30% das cidades brasileiras), elaborem, até 2015 (sob pena de ficarem impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam tal

exigência), um Plano de Mobilidade Urbana (PMU)³⁸, capaz de abarcar não só as diretrizes da Lei, mas também de traçar, juntamente com a sociedade civil, um planejamento de curto, médio e longo prazos para a forma como se darão os deslocamentos de bens e sobretudo de pessoas na cidade. Esta ideia de fazer com que os municípios brasileiros realizem um planejamento ordenado do setor de transporte não é nova. Em 2001, o Estatuto das Cidades instituiu a obrigatoriedade do Plano Diretor, determinando que todas as cidades com mais de 500 mil habitantes elaborassem seu Plano de Transportes.

Além dessa diferença de denominação apontada acima, à obrigatoriedade de elaboração do PMU somam-se a ampliação de seu universo de abrangência, (mudança no termo de transporte para mobilidade), o que permite que a sociedade vislumbre outros aspectos ligados aos transportes coletivos, como por exemplo o fato de que estes devam contribuir para uma melhor coesão urbana.

Diante deste viés de maior abrangência, é que o tratamento planejado do entorno das estações, algo pouco expressivo e comumente ausente nos debates sobre os processos de transformação das cidades brasileiras, precisa estar presente na elaboração dos PMU, sobretudo naqueles municípios dotados de uma malha metroferroviária estabelecida e em uso, como o Rio de Janeiro, viabilizando o debate político e empresarial e colocando em prática políticas e ações que revertam essa tendência.

Fazendo parte dos PMU, com base nas diretrizes propostas pela Lei da Mobilidade Urbana, as estações passam a ser entendidas como parte de um sistema estruturado e organizado que compreende os vários equipamentos e infra-estruturas de transporte e circulação e que pode manter fortes relações com outros sistemas e políticas urbanas, como a política ambiental, cultural, habitacional, geração de empregos e de recuperação e renovação de áreas urbanas, dentre outras.

Condizente assim com a proposta de melhoria da mobilidade urbana trazida pelo Governo Federal, e subjacente à ela, na forma dos PMU, o aproveitamento planejado das áreas envolvidas das estações metroferroviárias, com uma ação específica promotora de diversidade de usos e de atividades, pode ajudar no

³⁸ O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei.

desenvolvimento urbano, social e econômico, compreendendo a reutilização de edificações ociosas, de áreas vazias ou abandonadas, subutilizadas ou insalubres, bem como a melhoria da infra-estrutura, dos equipamentos e dos serviços urbanos.

Aproveitando uma distribuição espacial já consolidada de algumas estações, sejam de trem ou metrô, e as inúmeras possibilidades que podem advir em virtude da posição destas no sítio urbano (ZMITROWICZ, 1997), junto a importantes nós, vias e integrações modais (VASCONCELLOS, 2001), comumente seguidas de grande densidade populacional, pode o PMU atuar no sentido de promover a dinamização de algumas áreas e tecidos mais carentes em alguns setores, mas com tendência de reunir pessoas, atividades e serviços diversos, com a vantagem de poder interligá-los a outros pontos da cidade, na forma de espaços mais abertos e acessíveis por um meio de transporte coletivo, contrário a um modelo marcado por empreendimentos isolados e pouco acessíveis por transporte coletivo. Ressalta-se que em alguns casos, para a produção de uma efetiva acessibilidade, faz-se necessária uma melhoria também nos próprios meios de transportes, a fim de propiciar uma melhor situação em termos de conforto, segurança, operacionalidade e eficiência dos mesmos, condição para o sucesso dos projetos e ações, lembrando assim a importância de não negligenciar as questões técnicas, mas apenas evitar a exclusividade muitas vezes a elas devotadas.

Espera-se que a utilização e o planejamento do espaço envolvente das estações, fazendo parte do PMU, eleve sobremaneira a qualidade, distribuição e diversidade dos equipamentos e serviços implantados nessas áreas, socialmente voltados à diversidade de grupos, culturas, etnias, faixa etária e níveis de renda. Além disso, fazendo parte dessa lei específica, ligada à mobilidade urbana, cuja sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica não pode ser superior a 10 (dez) anos, possibilita que ações e projetos nesses espaços passem, caso necessário, por pequenas adaptações e mudanças, de acordo com o próprio ritmo da dinâmica urbana, retroalimentando de forma permanente novos processos e ações.

4.2 - Alguns aspectos importantes acerca do desenvolvimento de ações e projetos no espaço envolvente das estações metroferroviárias

Como parte de um PMU, conforme proposto na seção anterior, as ações e projetos envolvendo as estações não seriam apenas parte de um plano de transporte, na concepção clássica do planejamento de transporte, mas sim um instrumento de orientação para ações futuras, estruturado multidisciplinarmente a partir de especialidades como a engenharia de transportes, geografia, urbanismo, comunicação social, turismo, direito, sociologia, administração pública dentre outras.

Torna-se deveras importante o conhecimento das necessidades e expectativas das partes interessadas nos projetos, uma vez que estes, além de atender ao planejamento estratégico da cidade ou região metropolitana, devem atender também aquelas necessidades e expectativas. De maneira mais ampla, as partes interessadas compreendem todos os envolvidos nos processos, desde os mais temporários (projetos) até os mais duradouros, como o próprio PMU, cuja consolidação depende da participação de todos, em especial de toda a população.

De modo geral, pode-se considerar que essas necessidades e expectativas envolvem satisfação de interesses legítimos, compensações financeiras e comportamento ético. Cada parte interessada, ou grupo de partes interessadas, representa um determinado tipo de interesse nos projetos e ações envolvendo as estações. O envolvimento de todas as partes interessadas pode trazer um certo equilíbrio de forças e minimizar impactos negativos na execução das ações propostas e na sua durabilidade. Para que as ações sejam de fato estáveis e duradouras, deve atender simultaneamente as necessidades de todas as partes interessadas, a partir da “geração de valor”, isto é, a aplicação dos recursos (humanos, financeiros, tecnológicos) deve gerar benefícios para todas as partes.

Esta visão apela à instauração de mecanismos flexíveis de coordenação vertical bem como de estruturas de colaboração horizontal. Procura ser não muito centralista nem muito autonomista, incluindo os diferentes atores, em formas de ação e colaboração mais complexas, mas também mais consensuais, cooperantes e multi responsáveis. Esse procedimento é fundamental, pois como sabe-se, o processo de elaboração de instrumentos como o PMU pode envolver interesses políticos nem sempre alinhados com os anseios da população, sendo comum surgirem planos

meramente formais, em prol de interesses de pequenos grupos e desconectados das necessidades da maioria. Por este motivo, o próprio Estatuto da Cidade apresenta alguns meios que incentive e possibilite uma atuação mais direta³⁹ da população na formulação de projetos urbanos, buscando dar um novo papel ao cidadão, tornando-o ente participativo da escolha das diretrizes da sua cidade, instituindo a obrigatoriedade de colegiados, audiências, consultas e conferências quando da realização de projetos urbanos⁴⁰.

A conciliação dos processos envolvendo as estações com as partes interessadas envolve também o seu alinhamento com uma certa visão estratégica e uma ideia de futuro para a cidade, entendendo-se aqui a visão estratégica como a percepção das tendências e antecipação a elas, identificação das forças que se opõem aos objetivos dos projetos, e como lidar com elas, além da identificação e aproveitamento das oportunidades.

Essas oportunidades, enquanto fatores importantes para a realização de ações e projetos voltados para o entorno das estações, não podem se relacionar apenas com a otimização de aspectos físicos da forma e desenho urbano, devendo englobar também aspectos sociais, culturais, econômicos e ambientais, bem como as ações ligadas à cada uma dessas esferas da vida urbana. A base desta proposta vem de um pensamento que consolida-se a partir da década de 1990, reconhecendo uma crescente interdependência entre as diferentes áreas intrametropolitanas, por conseguinte da necessidade de estratégias integradas de planejamento e de ação, em determinados setores, escalas e prioridades (SEIXAS; BRANCO; GARSON; 2010). A partir desta perspectiva é que os transportes coletivos podem assumir um papel cada vez maior de instrumento de efetividade de direitos fundamentais, na medida em que se comprometem com a necessidade de redução das desigualdades

³⁹ Para a Constituição Federal e para o Estatuto da Cidade, a participação popular não se encerra com a participação indireta marcada pela representatividade política daqueles que foram eleitos pelo povo, obrigando ainda a participação direta desse mesmo povo de onde emana o poder e a quem se destinam os frutos do exercício do poder.

⁴⁰ Para garantir a gestão democrática da cidade, deverão ser utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos: I - órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal; II - debates, audiências e consultas públicas; III - conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal; IV- iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano (art. 43 do Estatuto das Cidades).

sociais. Ao promoverem o acesso aos serviços e atividades urbanos, a partir de um aproveitamento planejado do entorno das estações, os equipamentos de transportes coletivos podem facilitar uma melhor distribuição de direitos fundamentais na cidade, como a saúde, moradia, trabalho, lazer e educação, eis que tais serviços geralmente não são prestados, ou quando são realizam-se de forma precária em áreas urbanas desfavorecidas.

A caracterização das estações como um equipamento de abordagem multidisciplinar, voltado para as necessidades e expectativas das partes interessadas e à visão da cidade futura, pode então ajudar na formulação de objetivos para os projetos e ações, e caminhos mais adequados para atingi-los. A identificação de possibilidades precisa ser subsidiada por um conjunto de dados e informações, cuidadosamente levantados.

Esses dados e informações envolvem (mas não se limitam) elementos importantes, tais como: áreas preservadas e/ou tombadas pelo patrimônio histórico, aspectos sociais, uso e ocupação do solo, desapropriações e relocações, custos imobiliários, econômicos e financeiros, impactos visuais, impactos no solo, água e ar, economia energética, segurança pública, parques e áreas de lazer, métodos construtivos e absorção de tecnologia. Contudo, não menos importante, e a fim de prevenir possíveis impactos na circulação, decorrente de uma possível mudança na demanda, é a identificação das possibilidades de otimização, modernização e integração dos meios de transportes coletivos em seus aspectos operacionais e físico-tarifário, envolvendo poder público e concessionárias. Esta é uma das condições para que os projetos e atividades no entorno das estações alcancem um público mais amplo e diversificado, aumentando a acessibilidade em relação à vários outros pontos da cidade, assegurando com eficiência e conforto os deslocamentos que serão gerados.

Após o levantamento dos dados e informações, as diversas possibilidades precisam consideradas, tendo em vista sempre o melhor caminho para se alcançar os interesses coletivos. Neste momento recomenda-se que os elaboradores dos projetos e ações atuem de forma conjunta, exercitando a criatividade no apontamento de alternativas, buscando alimentar o processo segundo o qual ideias novas e úteis podem ser produzidas. Deve-se evitar a tendência de limitar-se de imediato em uma ou duas ideias, procurando sempre que possível que esse

momento de busca de alternativas seja levado ao seu limite máximo. Isso permite que cada alternativa seja reconhecida como mais ou menos satisfatória, facilitando uma seleção daquelas mais adequada a cada caso. Exploradas todas as possibilidades, aquela alternativa considerada por todos como a mais viável social, ambiental e economicamente, pode ser submetida à uma análise e estudo das consequências de sua aplicação, especialmente quanto aos impactos sócio-espaciais, ambientais, medidas de mitigação e/ou remediação correspondentes. Espera-se que com isso a alternativa escolhida contenha intrinsecamente elementos que assegurem, de forma integrada, que as ações e projetos sejam implantados da melhor forma possível, primando pela qualidade dos empreendimentos, serviços e atividades e por uma melhoria na vida das comunidades envolvidas.

Salienta-se que essas orientações não podem ser interpretadas como modelos fechados e prontos para aplicação indiscriminada. Esses aspectos necessitam ser acompanhados de orientações específicas de cada setor, com o objetivo de contribuir efetivamente não só na concepção, mas no esperado êxito dos projetos englobando o entorno das estações metroferroviárias. É necessário ainda manter uma obediência aos princípios estabelecidos na legislação, e que a execução das ações sob a responsabilidade dos atores privados seja fiscalizada e verificada pelos órgãos públicos competentes.

4.3 - A questão da escala nas ações e projetos junto às estações

Experiências recentes, como as apresentadas nos capítulos um e três, mostraram que estamos diante de significativas mudanças no papel que as estações metroferroviárias podem representar na cidade, gerando por vezes impactos muito além das áreas onde se localizam esses equipamentos de transporte e circulação. Isso leva a pensar que a produção de propostas ou estudos envolvendo ações e projetos no entorno desses equipamentos, precisa pôr em discussão a escala e os possíveis efeitos dessas ações no território. Tal necessidade é mais sentida nos espaços metropolitanos, principalmente naqueles onde haja uma forte relação econômica, social e cultural entre seus municípios.

Do ponto de vista da gestão desses equipamentos do sistema de transporte, algumas delimitações e referenciais analíticos precisam ser revistos. Reconhecendo o fato de que as estações de transportes coletivos podem vir a desempenharem um papel essencial na organização do espaço urbano, as ações no entorno das mesmas precisam ser orientadas tendo como referência tanto as escalas mais abrangentes como as mais locais.

Sendo as estações parte de uma estrutura de circulação que deve atender às necessidades dos deslocamentos humanos, adequando-se aos desenhos urbanos e demandas do tipo origem x destino, importa que sejam pensadas assim a partir de uma escala municipal ou metropolitana. Mas quando pensadas também como um equipamento capaz de reunir no seu entorno diversas atividades e serviços, visando primordialmente atenderem as necessidades e expectativas dos grupos sociais das localidades onde se inserem, é a escala local que ganha destaque, tornando-se importante para pensar os possíveis efeitos e influências advindos das ações junto a esses equipamentos do sistema de transporte coletivo.

Refere-se assim que a orientação e o planejamento de ações envolvendo as estações, e também os próprios meios de transportes, sem os quais os efeitos dessas ações seriam muito limitados, podem ocorrer buscando promover ao mesmo tempo uma coesão física e uma coesão social do espaço urbano, o que exige que esses equipamentos (estações) da estrutura de transporte e circulação sejam pensados a partir não de uma, mas de diferentes escalas.

Vê-se comumente que as estações de transporte coletivo são tratadas quase que exclusivamente sob o ponto de vista de escalas mais abrangentes, como a metropolitana, dada a ênfase que lhe é atribuída como equipamento destinado apenas ao transbordo, coleta e distribuição de fluxos humanos em seus movimentos diários. Acredita-se, porém, que assim como o processo de planejamento do espaço urbano perpassa diversas escalas de ação (local, municipal, metropolitana), também as ações e projetos envolvendo as estações de transportes e seus entornos, a depender de cada caso, devem ser tratados de forma similar. Uma vez que os efeitos das ações desenvolvidas junto às estações podem ter uma repercussão percebida em várias escalas, relacionadas com tipos distintos de intervenções urbanas, tal procedimento possibilitaria ações articuladas e mais coerentes tanto

com seu entorno mais imediato, como com as propostas e objetivos à nível municipal e metropolitano.

Assim, para além das entidades administrativas tradicionais (Estados e municípios), onde estão ancoradas a maior parte das intervenções públicas no território, o debate sobre a escala pertinente para se pensar os projetos envolvendo o entorno das estações, deverá também incidir noutras dimensões, cuja pertinência decorre dos novos desafios, perpassando a percepção de diferentes áreas urbanas, articulando eixos urbanos e conjunto de áreas e regiões desde as mais dinâmicas até as mais periféricas e/ou em processo de reestruturação. Tal procedimento ajudaria na identificação de possíveis problemas de coesão, junto às áreas consideradas mais críticas, orientando o enquadramento de algumas estratégias de intervenção, nomeadamente aquelas ligadas à identidade dos lugares, a organização do tecido urbano, a mobilidade, a disponibilidade dos serviços e atividades de interesse geral, a qualificação do espaço público, o tratamento dos espaços verdes, a regulação dos interesses imobiliários, dentre outros.

Com este propósito, faz-se mister que projetos envolvendo o entorno de estações, destacando-se aqui o transporte metroferroviário, sejam dirigidos a partir de pelo menos três níveis escalares distintos: o que considera o sítio onde está instalada; o que abarca o seu espaço envolvente; e a área metropolitana onde se insere. Cada uma dessas escalas apresenta um tipo de integração territorial, exigindo mecanismos que possam integrar sua gestão, o que não deve ser interpretado como uma forma de intervenção na autonomia municipal, mas sim como uma alternativa de planejamento dos projetos juntos às estações, que necessitam de políticas específicas e planos de integração dos serviços e atividades, bem como, no plano geral, de coordenação do controle da desigualdade social e perspectivas de desenvolvimento econômico.

Com relação ao sítio onde se encontra a estação é necessário levar em consideração aspectos específicos ligados à sua dimensão, localização no município, desenho e o sistema viário local. Sobre o seu espaço envolvente pesam certas características como o quadro social dos bairros mais próximos, as atividades e serviços já presentes e o ambiente edificado. No contexto metropolitano devem ser consideradas a sua localização no quadro da metrópole e o enquadramento nas estratégias previstas pelos Planos Diretores e Planos Especiais (transporte,

educação, habitação, saúde, segurança etc). É preciso que esses três níveis de atuação hajam de forma uníssona nos projetos que envolvam o entorno de estações, a partir de instrumentos adequados a cada nível, não devendo haver assim uma predominância absoluta de uma escala em relação à outra.

Destaca-se ainda que a maior ou menor influência e alcance que as ações e projetos desenvolvidos no entorno das estações podem ter, é algo que depende não apenas da estação em si e de sua localização, mas também da variedade de serviços e funções que possam proporcionar, e de sua relação e comprometimento com as necessidades e carências dos grupos sociais a que se destinam, podendo resultar em dinâmicas funcionais, sociais ou econômicas, limitando ou incentivando o uso do espaço envolvente desses equipamentos de transporte e circulação. A estreita relação que deve existir entre a realidade social local e os projetos implementados no entorno das estações, é um fator primordial que pode aumentar ou diminuir o seu poder de integração.

Assim, uma dupla ação é primordial para que de fato as ações implementadas no entorno das estações venham contribuir na produção de uma cidade mais coesa. É preciso que o planejamento das ações a serem implementadas junto à esses equipamentos integrem objetivos previstos em instrumentos que abordem escalas urbanas mais amplas, bem como aqueles ligados à escalas de menor amplitude, que permitam um tratamento adequado às suas áreas envolventes, integrando-as de maneira harmoniosa ao contexto urbano mais amplo a que pertencem.

Evidente está que não se trata de um assunto simples e fácil, em decorrência principalmente de restrições constitucionais, mas necessário e importante, visto que refere-se à ações e projetos em espaços metropolitanos que visam melhores condições de vida e acesso à atividades e serviços urbanos.

Os projetos que envolvam o entorno de estações de transporte, precisam, assim, ser pensados e coordenados como fazendo parte de uma totalidade, o que faz com que o papel do poder público seja de vital importância para a concretização dessas ações. Hoje essa discussão não pode mais ser evitada, considerando o fato de que o aproveitamento controlado do entorno das estações é algo que necessita cada vez mais, e já dá sinais disso, fazer parte da agenda do planejamento urbano/metropolitano no Brasil.

4.4 - Reflexões sobre possíveis ações para o poder público

Um ponto fundamental que se destaca em relação aos projetos e ações envolvendo transportes coletivos e uso do solo, no que tange principalmente ao aproveitamento das áreas envolventes das estações, é saber que papel os governos citadinos deve assumir nesses processos. Muitos acreditam que o governo da cidade tornou-se uma espécie de empecilho, inapto para ações e políticas que exijam maiores dinâmicas e competitividade. Adicionalmente também se discute que a sua organização – os seus estilos de gestão e relações laborais – são ineficientes, custosos e inflexíveis. Neste sentido, as estratégias neoliberais incentivaram a reforma da gestão urbana, com algumas linhas políticas sugerindo ações voltadas para a promoção de mercados mais "flexíveis" e "sensíveis" às "necessidades" de sua população. Isso levou a uma certa "invasão" do privado na esfera dos serviços públicos, raramente promovendo a melhoria destes. Com isso vieram algumas desregulamentações, através da contratação de funções do setor privado, criação de agências semi-privadas para executar as tarefas do governo e a alteração de critérios com os quais os órgãos públicos têm que agir. Os resultados são não só novas maneiras de prestar os serviços públicos mas também a reorientação das relações entre o governo, empresas e cidadãos, e os problemas individuais, desigualdades e as oportunidades de trabalho modificadas pelos processos de reestruturação.

No foco aqui desenvolvido, as ações e projetos no entorno de estações de transportes coletivos, o que está em jogo não é apenas uma questão de sobrevivência diária ou lucratividade, mas principalmente a possibilidade de se criar condições para que grupos menos favorecidos possam ter novas oportunidades e viver melhor, numa cidade menos desigual. Isto implica uma redefinição das políticas públicas⁴¹ e das prioridades de investimentos, em função da realidade local

⁴¹ Diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público, regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade, mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações de recursos públicos. Nem sempre, porém, há compatibilidade entre as intervenções e declarações de vontade e as ações desenvolvidas. Devem ser consideradas também as "não-ações", ou seja, as omissões, como formas de manifestação de políticas, pois representam opções e orientações dos que ocupam cargos (TEIXEIRA, 2002).

e da manifestação da população, o que confere uma certa legitimidade necessária para inverter a ordem da destinação dos recursos, das obras e serviços públicos para atender os reais interesses da população. Por isso, acredita-se que paralelamente às novas relações de gestão urbana, marcadas por uma forte intervenção do setor privado, o papel do poder público deve ser permanentemente reinventado, e não diminuído ou secundarizado, a fim de poder agir criando as oportunidades para reduzir tensões e desigualdades nos espaços partilhados das relações urbanas.

Entendendo o entorno das estações de transportes coletivos como um espaço capaz de reunir atividades diversificadas e multifuncionais, as políticas e os projetos para essas áreas, como já apontado, precisam ser caracterizados por objetivos definidos a priori, marcados por uma transparência do início ao fim e por um acompanhamento permanente, a fim de não se desvirtuarem seus objetivos e propostas centrais. Acredita-se com isto que o poder público deva ser o principal coordenador dessas ações.

A importância da coordenação central do poder público reside no fato de que as políticas e ações envolvendo transportes coletivos e uso do solo devem manter como foco principal a contribuição que podem oferecer na construção de um quadro de melhor coesão urbana, ainda que para isto dependam outros fatores, procurando evitar a predominância de objetivos estreitos e limitados. Essa atuação central do poder público não impede que relações sejam estabelecidas envolvendo poder público e privado, diferentes setores privados entre si e também diferenciados setores e níveis do poder público (local, distrital, municipal, regional e nacional).

Desenvolvendo e coordenando programas que impulsionem a renovação e a multifuncionalidade de áreas no entorno das estações, com projetos de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e a integração de distintos espaços da cidade, tem o poder público uma boa oportunidade de promover e articular a integração de diferentes políticas setoriais, voltadas para áreas já ocupadas e mais desfavorecidas, principalmente aquelas já providas de infra-estrutura de transporte coletivo metroferroviário.

Para isto torna-se importante e fundamental que as áreas no entorno⁴² de algumas estações tornem-se passíveis de aplicação, por parte do Estado, de alguns instrumentos de política urbana, instrumentos estes já oferecidos pelo Estatuto da Cidade, sobretudo aqueles de cunho jurídico e político, como: Instituição de zonas especiais de interesse social⁴³; Parcelamento, edificação ou utilização compulsórios⁴⁴; Transferência do direito de construir⁴⁵; Outorga onerosa do direito de construir e alteração de uso⁴⁶; Direito de preempção⁴⁷; e Operações urbanas consorciadas⁴⁸.

Salienta-se o fato de que a aplicação dos instrumentos acima sugeridos não busca defender, como já se disse em algum outro momento, uma lógica segundo a qual “tudo o que há de melhor na cidade deve ficar junto das estações”, mas sim favorecer um melhor e planejado aproveitamento das oportunidades que esses equipamentos possam oferecer para ações e projetos urbanos, visando a

⁴² A considerar pela pesquisa empírica aqui realizada, sugere-se que esse entorno esteja delimitado inicialmente por um raio de 600m a partir da boca das estações.

⁴³ São porções do território destinadas, prioritariamente, à recuperação urbanística, à regularização fundiária e produção de Habitações de Interesse Social ou do Mercado Popular, incluindo a recuperação de imóveis degradados, a provisão de equipamentos sociais e culturais, espaços públicos, serviços, atividades e comércio.

⁴⁴ Poderá o poder público, para área incluída no plano diretor, determinar o parcelamento, a edificação ou a utilização compulsórios do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, devendo fixar as condições e os prazos para implementação da referida obrigação (Estatuto da Cidade).

⁴⁵ Baseado no plano diretor, poderá o poder público autorizar o proprietário de imóvel urbano, privado ou público, a exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública, o direito de construir previsto no plano diretor ou em legislação urbanística dele decorrente, quando o referido imóvel for considerado necessário para fins de implantação de equipamentos urbanos e comunitários (Estatuto da Cidade).

⁴⁶ O poder público, pelo plano diretor, poderá fixar áreas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário. O coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificável e a área do terreno. O plano diretor poderá fixar coeficiente de aproveitamento básico único para toda a zona urbana ou diferenciado para áreas específicas dentro da zona urbana (Estatuto da Cidade).

⁴⁷ O direito de preempção confere ao Poder Público municipal preferência para aquisição de imóvel urbano objeto de alienação onerosa entre particulares. Será exercido sempre que o Poder Público necessitar de áreas para ordenamento e direcionamento da expansão urbana; implantação de equipamentos urbanos e comunitários; e criação de espaços públicos de lazer e áreas verdes (Estatuto da Cidade).

⁴⁸ Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, em áreas delimitadas, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental (Estatuto da Cidade).

implementação de ações afirmativas⁴⁹ por meio de políticas de ordenamento territorial, que, ao levarem em conta as possibilidades entre políticas de transporte coletivo e uso do solo, tenham em vista a correção das distorções verificáveis no espaço urbano. Esta perspectiva ampara-se na ideia de que o futuro da intervenção nas cidades envolve centrar-se no aproveitamento das potencialidades dos equipamentos de transporte público, sobretudo na melhoria da sua articulação com outras ações e políticas setoriais. Isto porque acredita-se que quanto mais eficaz for a aplicação dos princípios da cooperação, da coordenação (entre políticas setoriais) e da subsidiariedade, mais facilmente os objetivos da coesão urbana poderão ser alcançados.

É necessário também que o poder público atente de forma permanente para que os processos juntos das estações não promovam uma expulsão da população do entorno para outras áreas da cidade. Para este fim um caminho possível seria a promoção de uma cada vez maior diversidade de usos, atividades e serviços voltados para o desenvolvimento urbano, sócio-cultural e econômico, o que, ainda que não promova uma integração social plena, pode possibilitar um usufruto por um número maior de pessoas.

Outro aspecto fundamental para a ação do poder público, mas que também pode ser executado pelo poder privado, é a promoção e divulgação - antes, durante e depois-, através de um sistema de comunicação social adequado, das vantagens, desafios e custos impostos pelas ações e projetos, construindo assim um quadro de transparência, visando um maior comprometimento social.

Neste contexto, o próprio sistema de transporte coletivo assumiria uma posição mais central no que se pode chamar de uma reflexão urbana mais ampla, representando mais do que um somatório de equipamentos para o deslocamento urbano, mas, pelo contrário, como frisou Chamusca (2012), promovendo a construção de visões de um desenvolvimento urbano que traduza a definição e a partilha de objetivos e projetos comuns. Teria-se assim a possibilidade do reforço de

⁴⁹ São medidas especiais tomadas e/ou coordenadas pelo poder público, espontânea ou compulsoriamente, com o objetivo de eliminar desigualdades historicamente acumuladas, garantindo a igualdade de oportunidades e tratamento, bem como de compensar perdas provocadas pela discriminação e marginalização sócio-espacial, decorrentes de motivos diversos. Portanto, as ações afirmativas visam combater os efeitos acumulados em virtude das discriminações ocorridas no passado (Santos, 2002).

uma dimensão social nas políticas de transporte coletivo, associando-as, no caso dos espaços urbanos, aos interesses de uma melhor coesão urbana.

As ações pensadas para o poder público, ainda que não produzam num curto prazo os efeitos desejados (melhor urbanidade e integração social), se revelam importantes num primeiro momento, pois podem ajudar a recriar o sentido e o papel dos transportes coletivos na cidade, desenvolvendo um espírito de permanente coordenação entre a política de circulação e transporte e a política de uso do solo, até que ambas, num segundo momento, se tornem uma só, institucionalizada e promotora de comunicação entre os diversos atores urbanos, debatendo a forma como estes aspectos se articulam com os objetivos urbanos mais amplos.

Não se trata apenas de pensar o sistema de circulação e transporte vinculado a outras ações no território, pois isso já se faz desde muito, mas sim de vincular essas ações à construção de uma cidade melhor e mais justa, com políticas concebidas pelo poder público, privado, sociedade civil e por setores com competência jurisdicional, com vistas à concretização de um objetivo constitucional universalmente reconhecido – o da efetiva igualdade de oportunidades a que todos os seres humanos têm direito.

4.5 - Um plano de mobilidade urbana para o Rio de Janeiro como meio para a identificação das estações com potencial para desenvolvimento urbano

Ao longo do trabalho, principalmente nos capítulos dois e três, percebemos a inexistência de formas institucionalizadas de planejamento e gestão das ações e projetos envolvendo o entorno de estações metroferroviárias no Rio de Janeiro. Não foi encontrado, até onde se pôde investigar, planos e programas que articulem essas ações diretamente com outras políticas urbanas.

Em síntese, tem-se a impressão de que no Rio de Janeiro, embora processos recentes já sinalizem uma possível mudança, há um certo déficit em relação ao aproveitamento e uso planejado do entorno das estações metroferroviárias, deixando transparecer um certo "atraso" em relação à outras metrópoles nacionais e estrangeiras. Embora em muitas dessas também inexista legislação específica para o aproveitamento do espaço envolvente das estações, já há sinais de significativos avanços, com alguns instrumentos incentivando a participação e envolvimento de

vários atores urbanos, relativizando assim a predominância do interesse do capital privado. Exemplo disso está na Suécia, que recentemente vem discutindo a obrigatoriedade de que em parte do espaço envolvente das estações de transporte coletivo sejam implementadas praças, passeios públicos e áreas verdes.

Acredita-se que um dos principais desafios que se coloca atualmente para a gestão pública no Rio de Janeiro, prende-se não apenas à otimização dos equipamentos e operação do sistema de transporte público, mas também à capacidade de relacioná-los com as propostas da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, através por exemplo da realização de projetos e programas de renovação urbana por onde passe o aproveitamento planejado do entorno de estações metroferroviárias.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), composta atualmente por 21 municípios, tem por volta de 13 milhões de habitantes (IBGE, 2010), com milhões de pessoas se locomovendo diariamente, principalmente para a capital, onde moram cerca de 6,5 milhões de pessoas (IBGE, op. cit.). Este quadro ajuda compreender alguns problemas metropolitanos que podem ser gerados tanto na circulação, integração e convívio, como nos serviços e equipamentos, já que nesta região há uma população que em boa parte vive em situação de precariedade econômica e social.

O sistema metroferroviário regulamentado opera sem um planejado e efetivo aproveitamento do entorno de suas estações, a notar-se pelo estado de sub-utilização e degradação presente em vários pontos da linha dois do metropolitano e de alguns ramais ferroviários. Esta situação, acredita-se, é reflexo de duas situações principais: a falta de investimentos e modernização dos sistemas de alta capacidade, especialmente ao longo das últimas três décadas; e a ausência de uma política orientada para a complementaridade entre os sistemas de alta capacidade e o ambiente construído.

Entendendo que o atual sistema de transporte coletivo na RMRJ exige intervenções significativas, com a necessidade de que essas intervenções contribuam também para a produção de um quadro de melhor qualidade de vida urbana, um caminho possível para se atingir tal objetivo seria o reaproveitamento da rede de transporte público já estruturada, incluindo aí suas estações, que viabilize e promova uma maior igualdade na distribuição espacial da acessibilidade e que

também induza à formação de pólos terciários e atividades em áreas dinâmicas em termos populacionais, mas carentes de equipamentos públicos, atividades e serviços urbanos.

Considerando as 102 estações de trem e 36 de metrô atualmente em operação, o aproveitamento desse grande potencial estrutural na produção de um espaço urbano mais coeso socialmente só será possível se o poder público do Rio de Janeiro desenvolver uma legislação favorável ao adensamento e à diversificação de usos do solo no espaço envolvente dessas estações de transportes coletivos.

Tal perspectiva pode vir encontrar apoio no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Rio de Janeiro (PMUS-Rio), atualmente em desenvolvimento pela Secretaria Municipal de Transporte, com propostas de estudo para os cenários até o ano de 2026, tentando fazer com que a cidade do Rio de Janeiro se enquadre nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012). O PMUS-Rio inclui o desenvolvimento de cenários de investimentos em infraestrutura de transporte e cenários de desenvolvimento de uso do solo e propostas de melhoria dos programas públicos de mobilidade.

A cidade do Rio de Janeiro, através de seu PMUS, pode dar um passo significativo no seu processo de planejamento, integrando a sua política de transporte às políticas de planejamento urbano. Espera-se que o PMUS-Rio vá além de planos setorializados e que apenas indicam oferecimento de oferta de serviços e infra-estrutura para as demandas identificadas, já ultrapassados do ponto de vista teórico. O PMUS-Rio precisa ser mais amplo e abrangente, incluindo preocupações sobre ações estratégicas para priorizar o transporte público e o desenvolvimento de cidades mais compactas e mais equilibradas no território.

Mesmo sendo um plano municipal, o PMUS-Rio levará em conta demandas e aspectos metropolitanos, considerando inclusive o PDTU 2013 - Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Assim, a cidade do Rio de Janeiro deve ser encarada como o foco do Plano e a Região Metropolitana como área de influência do mesmo.

A partir disto, e considerando também o fato de que um dos principais aspectos do PMUS-RIO seja a integração dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território com a política de desenvolvimento urbano, habitacional, saneamento, planejamento e gestão do uso do solo, pode o referido plano sugerir a

requalificação, intensificação e diversificação do uso do solo e o fortalecimento e formação de pólos terciários ao longo da rede estrutural de transporte coletivo público, tendo como centro algumas estações do transporte metroviário ou ferroviário, delimitando faixas no entorno desses equipamentos para tal finalidade, podendo ser consideradas como Áreas de Intervenção Especial e Controlada (AIEC).

Com diretrizes voltadas para o aproveitamento controlado das AIEC ao longo dos eixos de circulação e transporte metroferroviário, com a participação, dado seu caráter multidisciplinar, de diversas secretarias municipais, o PMUS-Rio pode vir a ser uma ferramenta de auxílio ao Poder Público do Rio de Janeiro no desenvolvimento não apenas de ações votadas para a infra-estrutura viária e sistema de transportes coletivos, mas também na elaboração e coordenação das ações e projetos urbanos realizados no entorno das estações, promovendo uma articulação mais estreita e concertada entre os setores de transporte coletivo e o urbanismo, favorecendo o desenvolvimento econômico, amenizando desigualdades sócio-espaciais e possibilitando a disseminação de serviços e equipamentos urbanos por áreas já consolidadas e menos privilegiadas. Pretende-se que o produto final do plano, mais que uma obrigação legal, seja uma contribuição importante na tarefa da universalização do direito à mobilidade urbana e na construção de uma cidade mais equânime e sustentável.

Tendo em vista que o PMUS-Rio vem trabalhando com um horizonte de 11 anos, a partir de 2015, recomenda-se que no decurso desses anos seja feito um trabalho inicial de levantamento, identificação e aproveitamento planejado do entorno de algumas estações do Sistema de Transporte Metroferroviário, a fim de que esses espaços possam receber, de forma planejada, incentivos para novos empreendimentos, atividades e serviços diversos. As ações e projetos precisariam ser analisados caso a caso, principalmente quanto às repercussões na produção futura de um quadro urbano que viabilize uma maior equidade na distribuição de serviços e equipamentos urbanos.

Para embasar o diagnóstico, prognóstico e demais produtos relativos às áreas das estações, a partir do PMUS-Rio, será preciso utilizar os dados disponíveis sobre a cidade e seu sistema de transporte, a partir de algumas fontes, como: Censo 2010 do IBGE; Indicadores e demais dados sobre a cidade, existentes no Instituto de

Planejamento da Cidade do Rio de Janeiro - IPP; Dados sobre o cadastro de linhas e serviços, frota e dados operacionais das linhas de transporte municipal existentes na Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro - SMTR; Dados sobre a legislação de uso e ocupação do solo existentes na Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) do Rio de Janeiro; Informações geo-referenciadas pertencentes à SMTR, SMU, SMAC, CET-Rio, IPP e demais Órgãos Municipais, Estaduais ou Federais que disponham de informações relevantes para cada caso, dentre outras.

Acredita-se que a indicação desta ou daquela estação para os empreendimentos e projetos não é uma coisa simples, exigindo-se o levantamento e análise minuciosa de importantes aspectos da área como:

- 1) população, empregos, renda; relação entre os aspectos sociais e mobilidade, identificando especificidades por faixa de renda, faixa etária, gênero, dificuldade de locomoção, motivo do deslocamento, escolha modal e a complementaridade de modos;
- 2) Aspectos socioeconômicos relacionados aos transportes, buscando identificar o impacto dos custos do sistema de transporte no custo de vida da população e mensurando a faixa populacional excluída por questões tarifárias;
- 3) Identificação da capacidade de ocupação (áreas com mais potencial de urbanização) ou com saturação de capacidade de ocupação (menos propícios ao adensamento), em relação à capacidade dos corredores de transporte;
- 4) Identificação da rede de transporte coletivo que atende à área e da demanda transportada nestas linhas;
- 5) Identificação da dependência da população da área pelo transporte coletivo;
- 6) Identificação da evolução do uso do solo (comércio, serviços, moradia), do número (e distribuição espacial) de empregos e adensamento populacional com a evolução da oferta de serviços de transporte;

7) Caracterização do sistema viário (hierarquização, tipos de usos, capacidade, controle semafórico, sistemas de fiscalização eletrônico); e

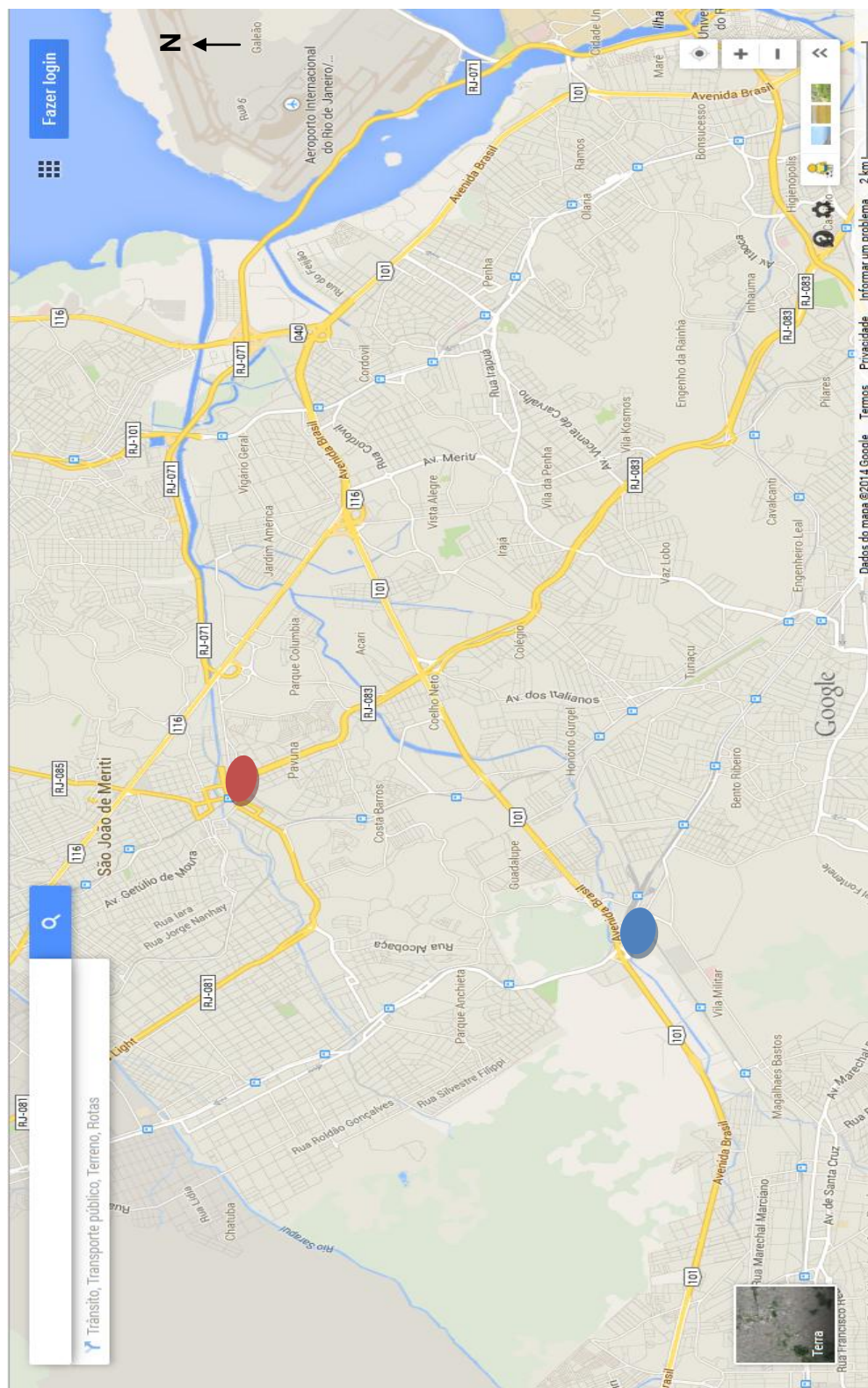
8) Identificação da localização das estações e pontos de finais do transporte coletivo existentes e sua interferência no entorno.

Reconhece-se que esses aspectos são apenas iniciais, podendo surgirem outros no decorrer dos processos de levantamento.

No caso do Rio de Janeiro essa escolha é ainda mais difícil, considerando as inúmeras situações e diversidades diante de sua malha metroferroviária. Acredita-se, contudo, que algumas estações, situadas em pontos distintos da cidade, representam, quer por suas condições sócio-econômicas, físico-territoriais e operacionais, quer pelo fato de serem pontos de interseção de imensos fluxos humanos diários e de importantes vias de circulação, boas possibilidades para o desenvolvimento de projetos visando a implementação de atividades e serviços diversos, capazes de atenderem não só ao público local como à grandes áreas da cidade, muitas das quais carentes em vários segmentos e historicamente excluídas das ações e projetos do poder público.

Nesse íterim, e como simples forma de indicação para possíveis ações futuras, reconhece-se na Estação Metroviária da Pavuna (linha dois) e na Estação Ferroviária de Deodoro (Ramal Deodoro)(mapa 21), nas APs 3 e 5, respectivamente, dois bons exemplos iniciais que reúnem as características citadas no parágrafo anterior.

Mapa 21 - Estações Pavuna e Deodoro no Município do Rio de Janeiro



Fonte: Google Maps (com marcações do autor)

● Estação Metroviária da Pavuna



● Estação Ferroviária de Deodoro

A região (Zona Oeste) onde está localizada a Estação de Deodoro, apesar de contar com a presença de estabelecimentos econômicos de micro e pequeno porte, apresenta, segundo o IBGE (2010), o menor IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) da capital fluminense, marcada por significativas desigualdades sociais e realidades contrastantes. As obras de infraestrutura voltadas à mobilidade urbana recentemente ganharam destaque na região, que será servida pelos novos sistemas de BRT da Transcarioca, Transoeste, Transbrasil e Transolímpica, com os dois últimos localizando seus terminais em Deodoro (figura 33), o que incrementará o padrão de acessibilidade àquela área da cidade.

Figura 33 - Novos sistemas de BRT



Fonte: Google, 2015.



Estação de Deodoro



Estação da Pavuna

A Estação de Metrô da Pavuna está integrada com a estação de trem do bairro e algumas linhas de ônibus intermunicipais, tendo o caráter especial de estar numa região limítrofe do Município do Rio de Janeiro (figura 32), ligando-se diretamente à importantes Municípios da Baixada Fluminense, como São João de Meriti, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu e Belford Roxo, o que faz dessa localidade um ponto estratégico para a implementação de atividades, serviços e equipamentos urbanos que venham atender à toda essa região. Nos últimos dois anos já é possível perceber algumas importantes transformações que vêm ocorrendo nas áreas envolventes da estação.

Através de levantamento de campo verificou-se que o espaço envolvente das estações, com alguns pontos subutilizados e/ou mesmo vazios, revelam possibilidades de aproveitamento para novos empreendimentos públicos, comerciais, educacionais e habitacionais, através da aplicação de alguns instrumentos urbanísticos, já apontados na seção 4.4, viabilizando uma maior diversificação de atividades e serviços que venham atender às necessidades e expectativas dos seus potenciais utilizadores, incluindo-se entre estes residentes de alguns municípios da Baixada Fluminense. Com bons espaços para uma implementação funcional mista, nomeadamente ao nível do setor terciário, possibilitar-se-ia a constituição de pólos geradores de novos serviços e atividades, contribuindo para uma requalificação econômica, social e formal dessas áreas.

No âmbito que envolve o local onde as estações estão instaladas, as condições físico-territoriais revelam ótimas oportunidades para uma eficaz integração intermodal, envolvendo metrô, trem, ônibus e os recentes sistemas de BRT, proporcionando rápida ligação com vários pontos da cidade. De certa forma, isso permite estabelecer uma avaliação positiva dessas estações enquanto equipamentos capazes de contribuir para a promoção de uma requalificação do espaço urbano onde estão inseridos.

O quadro a seguir apresenta uma síntese de possíveis intervenções e aplicação dos instrumentos urbanísticos visando potencializar a inserção e a dinâmica urbana no entorno das estações de Pavuna e Deodoro, na Cidade do Rio de Janeiro.

Quadro 24 - Possíveis Intervenções e aplicação de instrumentos urbanísticos visando potencializar a inserção e a dinâmica urbana nas estações

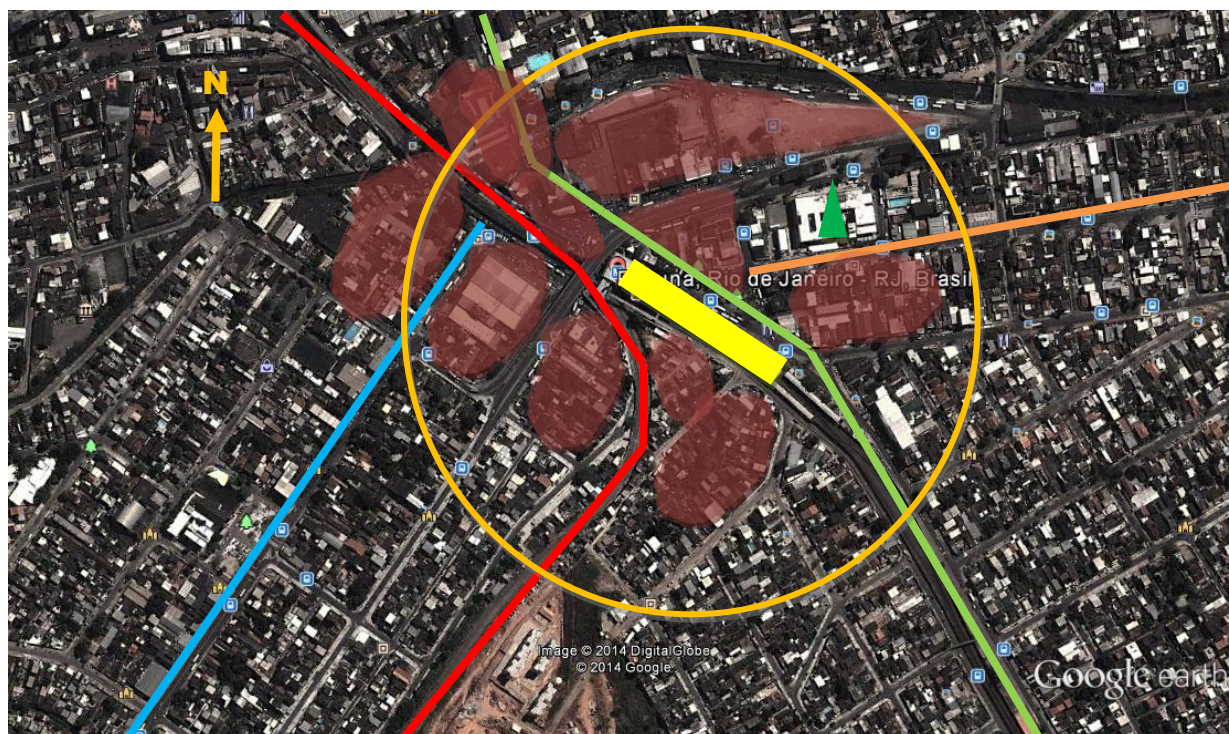
Estação Pavuna		
Características do entorno	Sugestões para aplicação de instrumentos urbanísticos no entorno da estação	Sugestões de intervenções urbanísticas para o entorno, visando a dinamização da área
<p>Acessibilidade: Necessita de melhoria da acessibilidade no entorno, com a adequação do piso às normas e/ou reforma em alguns pontos. Ausência de sinalização horizontal e vertical em alguns pontos. Barreiras à acessibilidade de pedestres, como presença numerosa de ambulantes e lixo sem destinação e tratamento adequados.</p> <p>Entorno e Áreas Adjacentes: Está numa área limítrofe com a Baixada Fluminense, sendo um ponto de comércio e serviços, porém em estado de degradação. Caracterizado pela predominância de edifícios de até dois pavimentos, voltados para o uso residencial, comercial e de serviços, ou misto. Corresponde às áreas de ocupação mais antiga (geralmente anteriores à década de 1970), cuja ocupação se deu de forma não planejada e com coeficientes de aproveitamento e índices de ocupação do solo em geral bastante reduzidos, considerando a legislação urbanística atual. Possui uma imensa área vazia, oriunda da demolição do antigo terminal rodoviário; Alguns pontos já sinalizam um pequeno processo de renovação, com a instalação de shopping, restaurantes e alguns serviços.</p> <p>Integração com o sistema de transportes: proximidade de corredores de transportes importantes do município. Servida pela estação terminal da linha dois do metrô e por uma estação ferroviária do ramal de Belford Roxo. apresenta pontos de parada com grande movimento de passageiros, predominantemente por ônibus. Existe uma proposta da Prefeitura Municipal para a implantação de um terminal intermodal, articulando metrô, trem e ônibus.</p>	<p>Incentivo ao aproveitamento do potencial construtivo, através da utilização dos coeficientes permitidos em lei.</p> <p>Aplicação de alguns instrumentos urbanísticos na área de influência da estação:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios; - Outorga onerosa do Direito de Construir; - Operação Urbana Consorciada; - Estabelecimentos de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS); - Direito de Preempção, para aquisição de terrenos para implantação de ZEIS, equipamentos urbanos e criação de espaços de lazer. - Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV (necessário quando se aplica a operação urbana consorciada). 	<ul style="list-style-type: none"> - Intervenções para melhoria das condições de acessibilidade no entorno da estação, contemplando infraestrutura das calçadas, sinalização, criação de um espaço reservado para os ambulantes, segurança, limpeza, etc.); - Implantação de ciclovias, ciclofaixas e estacionamento integrado. - Reaproveitamento do terreno do antigo terminal rodoviário, com enfoque nos serviços de saúde, cultura, poupatempo, entretenimento, naves do conhecimento, cafés, moradia popular. - Implantação de equipamentos de educação de nível técnico e superior; - Integração física, operacional e tarifária intermodal (trem, metrô e ônibus); - Recuperação das praças e áreas verdes do entorno da estação.

Estação Deodoro		
Características do entorno	Sugestões para aplicação de instrumentos urbanísticos no entorno da estação	Sugestões de intervenções urbanísticas para o entorno, visando a dinamização da área
<p>Acessibilidade: Necessita de melhores espaços para a circulação de pedestres, com a melhoria do piso em alguns pontos. Precisa de modernização da sinalização horizontal e vertical em alguns pontos. Ausência de equipamentos que promovam acessibilidade aos deficientes físicos ou pessoas com mobilidade reduzida.</p> <p>Entorno e Áreas Adjacentes: Está numa área de ocupação antiga, com quartéis e oficinas ferroviárias subutilizadas. Caracterizado pela predominância de edifícios de até dois pavimentos, voltados majoritariamente para o uso comercial ou residencial. Coeficientes de aproveitamento e índices de ocupação do solo em geral bastante reduzidos, considerando a legislação urbanística atual.</p> <p>Integração com o sistema de transportes: proximidade da Avenida Brasil, eixo de circulação de importantes linhas de ônibus. Servida pela estação final do Ramal Deodoro, com integração com os ramais Santa Cruz, Japeri e Paracambi. Está integrado ao Metrô através das estações de São Cristovão e Central do Brasil. Apresenta pontos de parada com grande movimento de passageiros. Uma reforma proposta pela prefeitura prevê a integração com os Sistemas de BRTs TransOlimpica e Transbrasil, por meio de uma passarela coberta.</p>	<p>Incentivo ao aproveitamento do potencial construtivo, através da utilização dos coeficientes permitidos em lei.</p> <p>Aplicação de alguns instrumentos urbanísticos na área de influência da estação:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parcelamento, Edificação e Utilização Compulsórios; - Outorga onerosa do Direito de Construir; - Operação Urbana Consorciada; - Estabelecimentos de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS); - Direito de Preempção, para aquisição de terrenos para implantação de ZEIS, equipamentos urbanos e criação de espaços de lazer. - Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV (necessário quando se aplica a operação urbana consorciada). 	<ul style="list-style-type: none"> - Reaproveitamento de antigas oficinas ferroviárias, áreas subutilizadas e áreas militares, com enfoque nos serviços de saúde, cultura, creches, entretenimento, restaurantes, cafés, museus, naves do conhecimento, moradia popular. - Implantação de equipamentos de educação de nível técnico e superior; - Integração física, operacional e tarifária intermodal (trem e ônibus); - Criação de praças e passeios públicos no entorno da estação; - Disponibilização de acesso livre à Internet na estação e seu entorno imediato.

Fonte: Elaboração própria.

As figuras 34 e 35 mostram alguns dos aspectos apontados no quadro acima, considerando um raio de até 400m das estações.

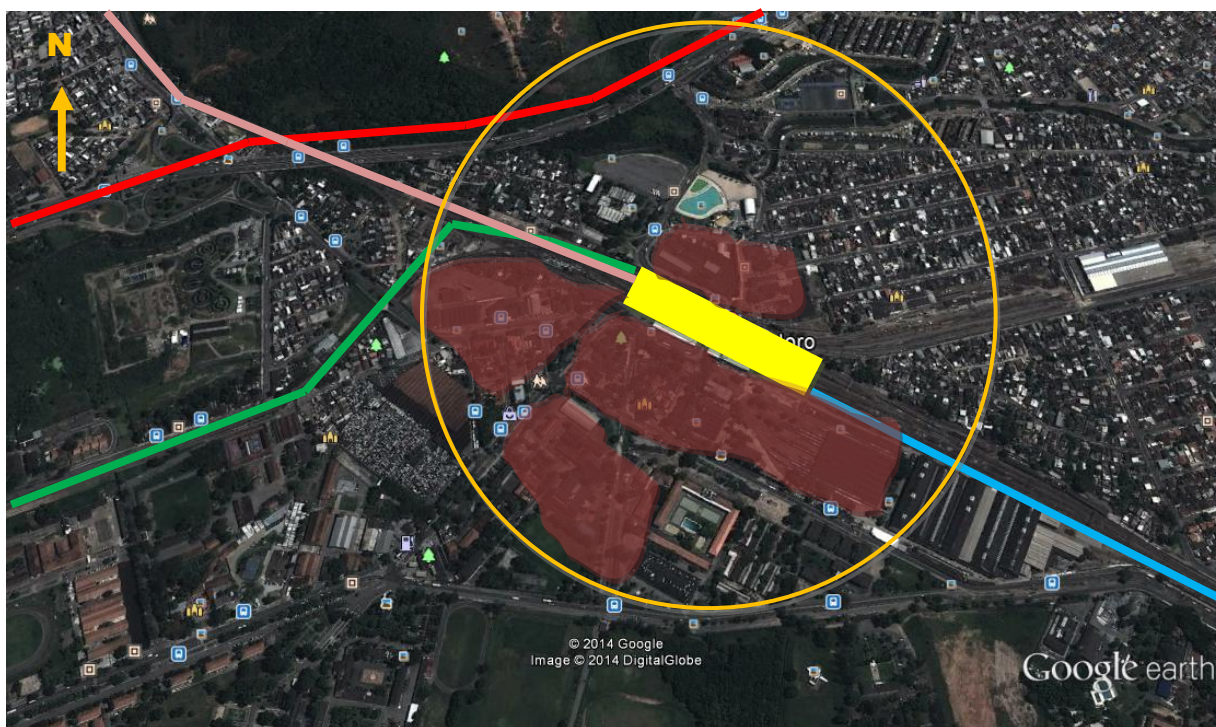
Figura 34 - Entorno da Estação Metroviária em Pavuna



Fonte: Google Earth (com marcações do autor)

- Áreas de potencial reaproveitamento (espaços vazios ou pouco aproveitados)
- Estação metroviária
- Av. Pastor Martin Luther King Júnior - Eixo da Linha dois do Metrô (direção norte sentido municípios da Baixada Fluminense)
- Ramal Ferroviário de Belford Roxo (direção norte sentido municípios da Baixada Fluminense)
- Acesso à Via Light (direção sudoeste sentido municípios da Baixada Fluminense)
- Acesso da Rodovia Presidente Dutra e Linha Vermelha (direção leste sentido centro da cidade)
- Shopping
- Raio de 400m da estação

Figura 35 - Entorno da Estação Ferroviária em Deodoro



Fonte: Google Earth (com marcações do autor)

- Áreas de potencial reaproveitamento (espaços pouco aproveitados)
- Estação Ferroviária de Deodoro e ponto de integração com a Linha de BRT da Transolímpica
- Avenida Brasil - Eixo da linha de BRT da Transbrasil (direção leste sentido centro da cidade e direção oeste sentido zona oeste da cidade)
- Ramal Ferroviário de Deodoro (direção sudeste sentido centro da cidade)
- Ramal Ferroviário de Santa Cruz (direção oeste sentido bairros da zona oeste da cidade)
- Ramal Ferroviário de Japeri (direção norte sentido municípios da Baixada Fluminense)
- Raio de 400 m da estação

Intervir de forma planejada nessas áreas, a partir de uma política que busque identificar as estações com maior potencialidade para desenvolvimento urbano (PMUS-Rio), pode ter um duplo efeito que ajude na construção de um melhor quadro de coesão social: ajudar a encontrar soluções que potencializem e diversifiquem as atividades e serviços locais, trazendo inúmeros benefícios para a população não só do entorno mas também das áreas e municípios adjacentes, facilmente acessíveis pelo transporte coletivo, desenvolvendo uma melhor vivência e apropriação do espaço público, contribuindo ainda para renovar a imagem dessas localidades frente

à cidade, ajudando a quebrar alguns preconceitos sociais existentes; e promover um tipo de continuidade entre essas áreas e outros espaços metropolitanos adjacentes

A inclusão no PMUS-Rio do tratamento das estações e seus entornos, objetivando identificar e aproveitar seus potenciais para ajudarem no desenvolvimento urbano, pode revelar-se como algo de grande valor e significado social, na medida em que poderia agir reforçando identidades locais, criando possibilidades de inserção no mercado de trabalho, oportunidades de formação profissional, lazer e divertimento, saúde, moradia, promovendo uma dinâmica social e econômica a partir das atividades e serviços desenvolvidos nas áreas envolventes.

Considerações finais

O Rio de Janeiro vem enfrentando no últimos anos algumas de suas demandas na mobilidade urbana com fortes investimentos no setor de transportes. É o caso dos BRTs e da modernização do sistema viário, com a ampliação de vias em evidente processo de saturação e a construção de corredores alternativos. São intervenções necessárias e importantes.

Mas numa região (capital e municípios do entorno metropolitano) onde o sistema de transporte tem grandes e crônicos contenciosos, em razão da inexistência de uma sólida política para o setor de mobilidade urbana, é preocupante constatar que o planejamento e os investimentos nos espaços envolventes das estações de sua malha metroferroviária, bem como os investimentos no próprio sistema de trilhos (metrô e trem), não acompanham as carências da região. Preocupante também é a ausência de ações e políticas voltadas para a metrolização da ferrovia e a respectiva integração de suas estações à um programa urbano mais amplo, que aborde a realidade presente e as projeções para o futuro de grandes áreas da cidade. Para a metrolização o que custa caro é a construção das vias de circulação, mas no caso do Rio os leitos dos trens já estão prontos, o que reduziria em muito os custos de implantação do sistema metroviário, redirecionando parte dos investimentos para a melhoria das estações. Com isso grande parte da Zona Norte, Zona Oeste (Santa Cruz, Campo Grande, Bangu) e a Baixada Fluminense, teriam boas oportunidades de desenvolvimento e nova qualidade em serviços e atividades, beneficiando extensas áreas urbanas. Vê-se que no Rio de Janeiro pouco se atenta à própria forma da cidade, aquela que acolhe a vida social, e que, apesar de não ser determinante quanto ao comportamento civil, tampouco é destituída de responsabilidade (MAGALHÃES, 2015). Esta situação acaba deixando o Rio numa espécie de contramão do desenvolvimento urbano e da sustentabilidade, ao contrário de outras cidades, que já vêm adotando procedimentos e ações adequadas à essas propostas.

A estrutura urbanística da Metrópole do Rio de Janeiro se fez em grande parte através do transporte ferroviário, onde até hoje suas estações atendem um extenso

território onde vivem cerca de oito milhões de pessoas, com apenas 6% desse total utilizando diariamente esses equipamentos. O chamado subúrbio do Rio de Janeiro, onde está a maior parte das estações ferroviárias, é uma imensa área urbana, considerada a mais central da metrópole. Precisa de políticas que articulem esses equipamentos de transportes coletivos com as propostas de desenvolvimento urbano. É preciso estimular o uso de áreas pouco aproveitadas ou vazias no entorno das estações, bem localizadas que são no contexto da metrópole, muitas abandonadas pela atividade industrial e servidas de boa infraestrutura. O subúrbio carioca tem a maior população da cidade, rasgado por linhas de trem e uma de metrô, formando um ambiente promissor se for visto como novos olhos, sem ser tachado de decadente ou sem futuro.

Metrô, trens e empresas de ônibus têm realizados grandes investimentos. Contudo, a ideia de produzir um melhor quadro de coesão urbana não se efetivará se cada setor buscar a melhoria e otimização apenas para o seu próprio lado, esquecendo das prioridades e necessidades urbanas mais amplas e gerais. A pretensa melhoria da coesão urbana só será alcançada se discutirmos de forma ampla uma política de transporte coletivo onde o mais importante seja analisar não um meio ou equipamento de transporte isolado, mas o sistema como um todo, com suas potencialidades e limitações, considerando os benefícios gerais para a população atual e as gerações vindouras. É preciso definir com clareza qual o papel de cada equipamento do sistema de transporte: trem, metrô, ônibus, VLT, automóvel, bicicleta e principalmente das estações, se são concorrentes entre si e onde e como podem se complementar, tendo em vista uma melhor relação com o ambiente construído da cidade.

Acredita-se, no caso da cidade do Rio de Janeiro, que o sistema sobre trilhos e suas estações deva ser a espinha dorsal de uma política que envolva mobilidade, transporte e coesão urbana, o que não elimina nem diminui a importância da atuação dos outros meios de transporte. Esta é uma questão que implica antes de mais nada uma certa descontaminação do "rodoviarismo", através de um comprometimento político e social, estratégias suprapartidárias e decisões administrativas integradas, acima de interesses de governo e grupos privados, no plano de Políticas de Estado, consubstanciadas num Plano de Mobilidade Urbana.

Reconhecendo o fato de que a cidade não seja apropriada por todos em sua plenitude, o urbanismo do Rio precisa pensar na utilização planejada do entorno das estações enquanto uma ação específica e coordenada pelo poder público, permitindo o desenvolvimento controlado de atividades e serviços diversos, facultando que muitos possam se apropriar desses espaços e das benesses e vantagens que possam ali ser implementadas, criando laços de identificação e convivência entre grupos sociais diversos, propiciando assim uma urbanidade mais rica e ampla, sobretudo em áreas menos favorecidas.

Neste sentido, é preciso tirar o melhor proveito de cada contexto, de forma que a ligação com o entorno das estações e as condições de cada local façam parte de um projeto permanente que busque melhorar a vida de faixas menos privilegiadas da população, fomentando um melhor quadro de coesão urbana, de maneira mais democrática e coletiva, algo ausente nas ações do poder público no Rio de Janeiro, mais já sinalizado pela Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A construção de uma consciência social e política acerca da importância dos projetos e ações planejadas no entorno das estações metroferroviárias, ajudaria a entender que tais ações podem significar muito mais do que transformações físicas, sendo, sobretudo, um investimento na produção de melhor urbanidade, fazendo com que um grande número de pessoas possam usufruir de novas atividades, situações, serviços e lugares. O transporte coletivo seria assim o grande meio dessa experiência, pois viabilizaria o acesso de grandes áreas da cidade a esses espaços e desses espaços com toda a cidade, diminuindo o forte efeito divisor que sempre permeou seu papel - deslocar-se-ia agora para se buscar o diferente, o coletivo, se complementar e se redescobrir, e não somente para se separar ou dividir. Essa busca e complementação viabilizaria novas experiências, motivando e enriquecendo a reconstrução de ideias e sentidos e criando afetos, na construção da cidade plural, tolerante e mais preocupada com os mais frágeis.

O transporte coletivo ajudaria assim a romper com estigmas sociais, favorecendo o contato entre todos, contato este podendo mesmo ir além do entorno mais imediato das estações, suposto local das principais atividades e serviços, possibilitando novos desafios às identidades fechadas e provincianas.

Cria-se com isso novas possibilidades de relações dos transportes coletivos com a cidade, relações que não apenas de trabalho, consumo ou lucratividade, mas

também de incentivar misturas, expectativas, sonhos, desejos, esperanças, diminuindo esquemas de segregação e disparidades sócio-espaciais. Esta característica nunca esteve presente nas políticas de transporte no Rio de Janeiro, marcadas comumente pelos desejos de lucro, especulação, divisão social e captação de mão de obra, impedindo um papel dos transportes coletivos enquanto instrumento produtor de espaços coesos, dotados de boa urbanidade e não tão desiguais. Há uma importante lacuna a ser preenchida quanto ao papel dos transportes coletivos no Rio de Janeiro, que inclui não apenas a otimização e eficiência dos deslocamentos, mas principalmente a vinculação desses equipamentos à produção de espaços capazes de propiciarem não só o consumo e a alocação deste ou daquele grupo nesta ou naquela parte da cidade, mas que possibilitem mudanças e novos rumos à vida de muitas pessoas.

Pode-se dizer, o que já é por demais conhecido, que os transportes coletivos, no caso fluminense, proporcionaram uma grande dispersão urbana. Porém, é certo também que essa dispersão não foi acompanhada de um quadro de coesão e urbanidade por todas as partes da metrópole, ao contrário de outras experiências urbanas, que vêm demonstrando como os transportes coletivos podem ser um ótimo produtor de espaços partilhados, de alteridade, heteroregidade e dessegregação (CAIAFA, 2007).

Num contexto recente que vem sendo marcado pela implementação de megas projetos de revitalização em várias áreas do Rio de Janeiro, coloca-se em perspectiva as áreas da cidade marcadas pela carência de serviços, espaços públicos e equipamentos urbanos, cujos grandes projetos de "revitalização" tem relegado ao esquecimento.

Tais projetos atuam basicamente na produção de uma cidade voltada para o espetáculo (DEBOR, 1997), onde as ações voltam-se para os grandes empreendimentos residenciais, empresariais e turísticos, que inegavelmente são importantes para a economia da cidade. Arranjos envolvendo as esferas pública e privada organizam o espaço a partir de uma lógica majoritariamente voltada para o mercado e as empresas privadas. As áreas mais periféricas e suburbanas, apesar de apresentarem uma certa infra-estrutura e densidade populacional considerável, conforme apontado aqui em alguns pontos, não são priorizadas quanto à elaboração e implementação de políticas públicas, e o processo de construção de uma melhor

coesão urbana, tão necessário e importante no contexto fluminense, ao invés de ser estimulado, é negado.

Conquanto este não seja o único caminho possível para auxiliar no desenvolvimento de um pretenso quadro de melhor coesão social urbana, vale a pena considerar, e as experiências confirmam, as ações e projetos no entorno das estações de transportes coletivos como uma alternativa visando a valorização e dinamização de muitas áreas pobres e carentes da cidade, sendo um instrumento fundamental e de imenso potencial, merecedor de tratamento e atenção especial numa política que aborde de forma inovada e unificada as questões de transporte coletivo e uso do solo no Rio de Janeiro.

Pode parecer forçado e excessivo falar de superação das desigualdades e construção de coesão a partir somente de uma conjugação entre políticas de transporte e uso do solo, diante de uma gama de problemas que envolvem e afetam a qualidade de vida na Capital Fluminense. Mas é certo também que o modelo que trata os transportes coletivos separado das ideias de urbanidade e coesão, precisa ser superado, não precisamente por outro modelo, mas por uma prática constante de tentar identificar todas as reais possibilidades e questões que perpassam as políticas de transporte coletivo, em todos os seus níveis. Para o planejamento urbano, e também para o desenvolvimento futuro de uma Metrópole como a do Rio de Janeiro, tal prática pode significar talvez o prenúncio da superação de um capítulo da história urbana fluminense que precisa acabar.

Acrescenta-se que o êxito desse tipo de política é condicionado a uma outra, qual seja a implantação de uma política tarifária voltada à realidade da maior parte dos usuários, o que, caso contrário, pode comprometer os objetivos maiores e mais amplos dos projetos, dentre os quais a redução da desigualdade no acesso à atividades e serviços urbanos. Da mesma forma se faz mister uma modernização e otimização dos meios de transportes, integrações e sistemas operacionais, para que haja um melhor deslocamento e uma ligação mais eficaz entre diversas partes da cidade, atentando para as demandas geradas sazonalmente. Isso ajudaria a reconstruir a tão abalada relação entre o usuário fluminense e o transporte coletivo da cidade, contribuindo quem sabe para uma diminuição do uso do transporte privado, razão de muitos problemas de circulação na metrópole. Neste sentido considera-se que a já citada Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº

12.587, de 03 de janeiro de 2012), pode servir como uma importante ferramenta, tendo em vista que uma de suas principais diretrizes é dar prioridade aos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

O transporte coletivo urbano no Rio de Janeiro precisa deixar de ser pensado como mero gerador de deslocamento, que contém objetivos estreitos e pouco abrangentes e se guiar sobretudo pelas possibilidades que pode oferecer para a produção de uma cidade melhor para se viver. Ter-se-ia assim a possibilidade de um espaço urbano compreendido como um espaço mais equilibrado de produção, consumo e usufruto coletivo, onde os cidadãos poderiam com mais facilidade e igualdade buscar suas oportunidades de realização pessoal, profissional e cidadã, fatores incondicionais de uma boa coesão urbana.

As relações entre transporte coletivo e o ambiente construído precisam ser levadas em consideração pelos dirigentes públicos para que todos tenham o direito de usufruir de bons espaços, atividades e serviços urbanos, o que ainda não se verifica no Rio de Janeiro. Pensar o transporte coletivo na contemporaneidade exige antes pensar a cidade que se quer ter, compreendendo seus desafios, sua diversidade e possibilidades. O que nos parece faltar aos dirigentes urbanos do Rio de Janeiro é uma efetiva atenção com as questões sociais, onde os transportes coletivos, estreitamente ligados a essas questões, foram deixados nas mãos do poder privado. Não se trata aqui de uma posição idealista ou marcadamente ideológica, mas do desejo de uma central e maior participação do setor público nas políticas de transporte coletivo e uso do solo.

No Rio de Janeiro de hoje, não cabe mais tratar as estações de forma setorial. É preciso dar-lhes a abrangência que a própria dinâmica da vida requer, envolvendo movimentos, lazer, moradia, trabalho, serviços, cultura, educação, pesquisa dentre outros. Tudo se interage para conformar a qualidade na vida urbana. Ainda que não se crie a cidade perfeita, onde tudo teria seu lugar e onde as relações e o futuro fossem róseos, poderia-se buscar as condições de qualidade urbana compatível com a democracia e a sociedade livre, uma expressão do que se pode chamar de um desenho do possível, um bom projeto talvez.

É possível que este tipo de proposta soe utópico, o que já seria muito bom, tendo em vista que utopia não deve ser entendida como fantasia, mas sim como possibilidade, a qual ganharia forma a partir de uma mudança de pensamento e

prioridade nas ações do poder público, relativas ao transporte coletivo e seu papel na cidade.

Essa discussão está longe de se esgotar, sendo o aqui exposto apenas uma parcela muito pequena do que precisa ser discutido e pensado sobre o tema. O que foi apresentado e proposto neste trabalho não teve a pretensão de dar respostas à todas as questões sobre transporte e cidade, nem tampouco à todos os problemas estruturais relacionados à formação desta, para o que, acreditamos, ainda há um grande campo para pesquisa e imaginação.

Contudo, foi nosso intuito delimitar aspectos que auxiliem na discussão de conceitos e objetivos de futuros projetos e ações relacionando as estações de transporte coletivo metroferroviário e a cidade. Buscou-se dar uma singela contribuição aos temas relacionados ao transporte e uso do solo, a partir do aproveitamento planejado e controlado das ações no entorno das estações. A mensagem que aqui tentou-se passar é a de que algumas possíveis soluções para os diversos problemas que açoitam a cidade, destacando aqui o Rio de Janeiro, podem estar bem próximas de nós.

Paralelo a isso, uma outra e mais humana relação dos transportes coletivos com a cidade se afirma.

Referências bibliográficas

ABRAMO, Pedro; FARIA, Teresa Cristina. Mobilidade Residencial na Cidade do Rio de Janeiro: considerações sobre os setores formal e informal do mercado imobiliário. XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP, 1998.

_____; Maria Alice Martins. Análise das transações imobiliárias na cidade do Rio de Janeiro, no período 1968 -1995. - Convênio IPP/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro - IPPUR/UFRJ, 2001.

ABREU, Maurício de. Evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPLANRIO; Zahar, 1997.

_____. A Evolução Urbana do Rio de Janeiro. 4ed. Rio de Janeiro: IPP, 2006.

ACCURSO, Silvana Tavares. O impacto do metrô na estruturação interna da cidade do Rio de Janeiro: um estudo de caso. 2006, 131 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

A PRÁTICA URBANÍSTICA PERTENCE AO LUGAR. O urbanismo da cidade do Rio de Janeiro na segunda metade do século XX. In: XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo ST2 Experimentação e prática no âmbito do urbanismo.

ARMSTRONG-WRIGHT, Alan. Public Transport in Third World Cities. London: HMSO publications, 1993.

ASCHER, François. Novo Princípios de Urbanismo - Novos Compromissos Urbanos. 2ed. Lisboa: Horizonte, 2010.

AZEVEDO, Renata Pinheiro de. Avaliação da interação entre empreendimentos comerciais e de transporte: o metrô do Rio e o Shopping Nova América. 2010. 76 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte) - COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010

AZZONI, C. R. Indústria e reversão da polarização no Brasil: o caso do Estado de São Paulo. Tese (Livre Docência) - FEA, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

BAE, Chand-Hee Christine; JUN, Myung-Jin; PARK, Hyeon. The impact of seoul's subway line 5 on residential porperty values. Transport Policy 10, p. 85-94. Pergamon Press Ltda, 2003.

BARAT, Josef. Estrutura Metropolitana e Sistema de Transportes: estudo de caso no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975.

BELZER, D; et al. The transit-oriented development drama and its actors. In: Dittmar, H. & Ohland, G. The new transit town; best practices in transit-oriented development. Washington, DC: Island Press, 2004.

BERTOLINI, L; SPIT, T. Cities on Rails, Spon Press, Taylor & Francis Group, London and New York, 2007.

BITTENCOURT, Fernando de Senna; BRIZON, Luciana Costa. Estações como pólos de desenvolvimento. Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, Gerência de Estudos e Planejamento de Transporte, s.d.

BORDE, Andréa de Lacerda Pessoa. Percorrendo os vazios urbanos. X Encontro Nacional da ANPUR, 2003.

BORJA, Jordi. Grandes Projeto Metropolitanos: mobilidade e centralidade. In: ALMEIDA, M. A. R. O Centro da Metrópole: reflexões e proposta para cidade democrática do séc. XXI. São Paulo: Ed. Terceiro Nome/Viva o Centro/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

BOURDIEU, Pierre. Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.

BOTELHO, Adriano. A Cidade como Negócio: produção do espaço e acumulação do capital no município de São Paulo. Cadernos Metrópole 18, p. 15-38, 2º sem/2007.

BRANCO, Maria L. C; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas; MOURA, Rosa. Movimento Pendular: abordagem teórica e reflexões sobre o uso do indicador. In: XI Encontro Nacional da ANPUR. Salvador: 23-27 Mai, 2005.

BRASIL. Política Nacional de Desenvolvimento Regional. Brasília: Ministério da Integração Nacional/Secretaria de Políticas de Desenvolvimento Regional, 2005.

_____. I CONFERÊNCIA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL. Documento de referência. Brasília: Ministério da Integração Nacional/ Secretaria de Desenvolvimento Regional, julho, 2012.

BRONSTEIN, Olga; SANTOS, Carlos Nelson F.dos. Metaurbanização – O Caso do Rio de Janeiro. Revista de Administração Municipal, Rio de Janeiro, nº 149, pp. 6-34, out-dez de 1978.

CAIAFA, Janice. Aventura das Cidades: ensaios e Etnografia. Rio de Janeiro: FGV, 2007.

CALTHORPE, Peter. The Next American Metropolis: ecology, communit and the american dream. London: Princenton Architecture press, 1993.

CAMPOS, Andreino de Oliveira. O Planejamento Urbano e a "Invisibilidade" dos Afrodescendentes: discriminação étnico-racial, intervenção estatal e segregação sócio-espacial na cidade do Rio de Janeiro. 2006. 392 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

CARDOSO, Elizabeth Dezouart. O Capital imobiliário e a expansão da malha urbana do Rio de Janeiro: Copacabana e Grajaú. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1986.

CARDOSO, Leandro. Transporte Público, Acessibilidade Urbana e Desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Tese (Doutorado em Geografia). 218 p. UFMG: Belo Horizonte, 2007.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A metrópole de São Paulo no contexto da urbanização contemporânea. In: Estudos Avançados 23 (66), 2009, p. 303-314.

_____. A Cidade. São Paulo: Editora Contexto, 1994.

_____. Planes estratégicos y proyectos metropolitanos. In: Cadernos IPPUR, ano XI, n. 1, pp. 207-231, Rio de Janeiro, 1997.

CARVALHO, Madalena Grimaldi de. A difusão e a integração dos shopping centers na cidade: as particularidades do Rio de Janeiro. 2005. 333 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

CASTELLS, Manuel. A Questão Urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

_____. A questão urbana. 1ª reimpressão, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, Maria Alejandra Guilarte. Sistemas de Transporte e Produção do Espaço Urbano – Um Estudo de Caso: o metrô e a área metropolitana de Caracas. Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997.

CASTRO. "A vida em um quarto-e-sala, o tipo de imóvel mais difícil de alugar ou comprar em São Paulo. Revista da Folha de São Paulo, 2009 (artigo).

CHAMUSCA, Pedro Miguel Magalhães Nunes. Governança e regeneração urbana: entre a teoria e algumas práticas. 2012. 378 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto 2012.

COMPANHIA DO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO. Pré-Metrô 1: trecho Maria da Graça – São Mateus. Estudos de Viabilidade. Vol. I (textos). Rio de Janeiro, 1975.

_____. Plano Integrado de Transportes do Metropolitano (PIT-METRÔ). Rio de Janeiro, 1976.

_____. Projeto Básico Pré-Metrô 1. Relatório Resumo. Rio de Janeiro, 1977.

CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço Urbano. São Paulo: Ática, 1989.

_____. Trajetórias Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

DAVIDSON, K. B. Accessibility in transport / land-use modeling and assessment, *Environment and Planning A* 9(9), 1977. p.1401-1416.

_____. Accessibility and isolation in transportation network evaluation. Paper presented at 7th WORLD CONFERENCE ON TRANSPORT RESEARCH. The University of New South Wales, Sydney, Australia, 1995.

DEAR, M. and SCOTT, A. J. Urbanization and Urban Planning in Capitalist Societies. EUA, Methuen 1981.

DEBORD, Guy. A Sociedade do Espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DENHARDT, J.V.; DENHARDT, R.B. *The new public service: serving, not steering*. New York: M. E. Sharpe. 2007.

Dittmar, H. & Poticha, S. Defining transit-oriented-development: the new regional building block. In: Dittmar, H. & Ohland, G. The new transit town; best practices in transit-oriented development. Washington, DC: Island Press, 2004.

DU, Hongbo & MULLEY, Corinne. The short-term land value impacts of urban rail transit: quantitative evidence from sunderland, UK. *Land use Policy*. Vol. 24, Issue 1, January 2007, p. 223-233.

DUARTE, Ronaldo Goulart. O processo de reabilitação e renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro e suas perspectivas. In: Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. IX, nº 194 (44), 2005.

DURÁN, Ramon F. Transporte, Espacio y Capital. Madrid: Editorial Nuestra Cultura, 1980.

EGLER, Claudio Antonio Gonçalves; BESSA, Vagner de Carvalho; GONÇALVES, André de Freitas. Pensar o Território e a Região: por uma agenda de desenvolvimento regional. In: Mercator, Fortaleza, v. 12, n. 28, p.7-17, mai./ago. 2013.

EMBARQ Brasil. DOTS´CIDADES: manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável. Porto Alegre: EMBARQ Brasil, 2014.

EVASO, A.S. A Refuncionalização do Espaço. *Revista Experimental*, ano 3, nº 6, São Paulo, 1999, pp.33-54.

FAINSTEIN, S. The just city. Ithaca, NY: Cornell University Press, 2010.

FARRET, Ricardo. Impactos sobre a estrutura urbana das Intervenções no sistema de transporte. *Revista do Transportes Públicos*. São Paulo: ANTP, 1984. pp. 21-33.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro (1858-1945). Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996.

FERNANDES, José Alberto V. Rio. O Planejamento Urbano e a Coesão Social: a perspectiva europeia e o caso de Portugal. In: *Cidades*, v. 3, nº 5, p. 11-36, 2006.

FERNANDES, António Rui Gonçalves. Transit-Oriented Development - um ensaio metodológico para o Porto. Dissertação (Mestrado em Sistemas de Informação Geográfica e Ordenamento do Território) - Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Portugal, 2011.

FERRÃO, J. Red urbana, instrumento de equidad, cohesión y desarrollo. *EURE*, 24(71), 75-90. 1998. Disponível em <http://bit.ly/15RxmEo>

_____. Para uma nova relação entre território, competitividade e acção pública. A democracia económica como fonte de criação de valor. En Grupo Parlamentar do Partido Socialista (Ed.), *Novas Políticas para a Competitividade* (pp. 123-135). Oeiras: Celta Editora, 2003.

FERRAZ e TORRES, I.G.E. Transporte público urbano. 2. ed. São Carlos: Rima, 2004.

FERREIRA, H. V. C. Regional governance in Europe and Latin America: Brazilian governance model on regional and territorial policies. Brussels: Open Days 2011 – Workshop 12B10. EU-Latin America cooperation or regional policy: contribution to the regional integration process, oct. 2011a.

_____. Os avanços e desafios da Política de Desenvolvimento Regional e novas possibilidades de intercâmbio com a União Europeia. *Para Onde?*, n. 5 (Especial), p. 176-183, ago./dez. 2011b.

FERREIRA, I. A. C. A incorporação de empreendimentos associados às etapas de planejamento e concepção de novas linhas de metrô: em prol de um controle mais efetivo dos processos de transformação urbana no entorno das estações. 13º Congresso da ANTP, Porto alegre: Companhia do Metropolitano de São Paulo, 2001.

GALINDO, Ernesto Pereira. Análise comparativa do entendimento do transporte como objeto do planejamento. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade de Brasília, 2009.

GARCIA, Antonia dos Santos. Desigualdades Raciais e Segregação Urbana em Antigas Capitais - Salvador, Cidade d'Oxum e Rio de Janeiro, Cidade de Ogum. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). 404 f. Universidade Federal do Rio de Janeiro - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (UFRJ/IPPUR). Rio de Janeiro, 2006.

GHANNOUM, M.J. Impact of employment decentralization on metropolitan road networks. *Transportation Research*. 31A, n. 1, 1997.

GONÇALVES, Jorge Augusto Martins; PORTUGAL, Licínio da Silva. Classificando Estações Metroferroviárias como Pólo Promotor do Desenvolvimento Econômico. In: *A Cidade nos Trilhos Companhia Brasileira de Trens Urbanos*, 2008.

GONÇALVES, Monica Palloni. O conceito de desenvolvimento orientado ao transporte (DOT) e suas aplicações no Brasil. In: *Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades*, v. 03, n. 18, 2015, pp. 63-69.

GROTTA, Carlos Alberto Diniz. O transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano da região do ABCD, Grande São Paulo. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2005.

GUTIÉRREZ, Javier; GÓMEZ, Gabriel. The impact of orbital motorwayx on intrametropolitan acessibility: the case of Madrid's M-40. *Journal of Transport Geography* 7, 1999.

HALL, Peter. *Cidades do Amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. São Paulo: Prespectiva, 2002.

_____. *A Cidade Resgatada: conferências sobre regeneração urbana*. 2014

HAMDOUCH, A.; DEPRET, M; TANGUY, C. Globalisation and territorial resilience: a suggested approach and preliminary insights from 3 case studies. Trabalho apresentado na The RSA Annual International Conference, Newcastle-upon-Tyne, UK, 2011.

HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*. 13ed. São Paulo: Loyola, 2004.

_____. *The Limits to Capital*. EUA, University of Chicago Press, 1982.

_____. *Social justice and the city*. London: Edward Arnold and The Johns Hopkins University Press, 1973.

_____. *Justice, nature and the geography of difference*. Malden, MA: Blackwell, 1996.

_____. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

HEALEY, Patsy (et al). *Managing Cities: the new urban context*. England: John Wiley & Sons, 1995.

HIRSCHMAN, A.O. *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press, New Haven, Connecticut, 1958.

HUGHES, O. Public management and administration: An introduction. New York: Palgrave Macmillan. 2003.

HUTCHINSON, B. G. Princípios de Planejamento de Sistemas de Transportes Urbanos. Mc Graw-Hill, 1974.

INGRAM, D. R. The concept of accessibility: a search for an operational form. Regional Studies 5, p.101-107, 1971.

ITRANS. Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte. Mobilidade e pobreza. Relatório Final. Brasília, 2004.

JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JONES, S. R. Accessibility measures: a literature review, Transportation and Road Research Laboratory, Laboratory Report 967, 1981.

KLEIMAN, Mauro. As obras de infraestrutura urbana na construção do moderno Rio de Janeiro. Série Estudos e Debates, nº 8, set. 1996.

_____. Transportes e mobilidade e seu contexto na América Latina. Série Estudos e Debates (IPPUR-UFRJ), nº 61, p. 1-10. 2011.

KON, Anita. O novo regionalismo e o papel dos serviços no desenvolvimento: transformações das hierarquias econômicas regionais. In: Oikos, Rio de Janeiro, Vol. 8, nº 2, pp. 279-300, 2009.

KOWARICK, Lúcio; CAMPANÁRIO, M.A. São Paulo, metrópole do subdesenvolvimento industrializado: do milagre à crise econômica. In: KOWARICK, L. (Org.). As lutas sociais e a cidade: São Paulo, passado e presente. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

LANE, J. New public management. London: Routledge. 2000.

LEFEBVRE, Henri. Espacio y Política – El Derecho a la Ciudad, II. Barcelona, Ediciones Península, 1976.

_____. A Revolução Urbana. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 1999.

_____. La production de l'espace. Paris, Anthopos, 2000.

_____. O direito à cidade. São Paulo: Editora Documentos, 1969.

LENCIONI, S. Reestruturação urbano-industrial – centralização do capital e desconcentração da Metrópole de São Paulo. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

LIMONCIC, Flavio. A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista, 1956-1961. Dissertação (Mestrado em História) – IFCS, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.

LIMONAD, Ester. Reflexões sobre o Espaço, o Urbano e a Urbanização. In: GEOgraphia, ano 1, nº 1, 1999, p. 71-91.

LIPIETZ, Alain. Le Capital et Son Espace. Paris: Librairie François Maspero, 1977.

LOPES, Samuel Henderson Pereira. Direito à cidade: evolução da legislação, instrumentos de participação disponíveis a sociedade e a papel do estado na ordem urbanística. Disponível em: www.ambito-juridico.com.br (acessado em 09set2014).

LOURENÇO, Alice. Quem tem direito à cidade? Lutas pelo direito de ir e vir na metrópole do Rio de Janeiro (1980-2005). Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

MACÊDO, Natalia de Carvalho. Uma análise sobre os impactos decorrentes da inserção de estações metroviárias em áreas urbanas: contribuição conceitual e metodológica através de estudo de caso na cidade de São de Paulo. 2010. 164 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MACÊDO, Adilson C. A Carta do Novo Urbanismo Norte-Americano. Arqutextos, nº 082.03, São Paulo, Portal Vitruvius, 2007.

MAGALHÃES, Sérgio. O Redesenho das Cidades. Jornal O Globo, Caderno Opinião, 27/08/2011, p. 7.

_____. Livre, laica, misturada. Jornal O Globo, Caderno Opinião, 23/05/2015, p. 15.

MAGALHÃES, Marcos Thadeu Queiroz. Fundamentos para a Pesquisa em Transportes: Reflexões Filosóficas e Contribuição da Ontologia de Bunge. Tese (Doutorado em Transportes). Brasília: Universidade de Brasília. 2010.

_____; ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de; YAMAXHITA, Yaeko. Definição de transporte: uma reflexão sobre a natureza do fenômeno e objeto da pesquisa e ensino em transportes. in: TRANSPORTES, v. 22, n. 3, p. 1–11, 2014.

MARICATO, Ermínia. Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. Estudos Urbanos, Série Arte e Vida Urbana. São Paulo: Ed. HUCITEC, 1996.

MARQUES, T. Dinâmicas territoriais e as relações urbano-rurais. In: Revista da Faculdade de Letras - Geografia, 29 (1), 507-521. 2003.

MARQUES, Juliana Di Cesare Margini; LEITE, Carlos. Projetos Urbanos em Antigas Áreas Industriais Degradadas: um novo conceito de urbanismo na experiência 22@bcn de Barcelona. III Fórum de Pesquisa FAU Mackenzie, 2007.

MARTINS, Jorge Antônio. O papel oculto do transporte no espaço subdesenvolvido. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1991.

_____ et SILVEIRA, Inah. Transporte e Espacialidade. Série Cadernos de Transporte – Vol I, Fascículo 1. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 1991.

MARX, Karl. O Capital. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, Vols. 1, 2 e 3, 1968.

MEIJERS, E.; WATERHOUT, B. & ZONNEVELD, W. Closing the GAP: Territorial cohesion through polycentric development. European Journal of Spatial Development, 24, 1-24. 2007. Disponível em <http://bit.ly/12BzyvK>

MELLO, José Carlos. Planejamento dos Transportes Urbanos. Rio de Janeiro: Campus, 1981.

MENDES, A. A. Implantação industrial em Sumaré: origens, agentes e efeitos. Contribuição ao estudo da Interiorização da Indústria no Estado de São Paulo. 1991. 177 f. Dissertação (Mestrado em Organização do Espaço) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1991.

METRÔ DO PORTO. Avaliação dos Impactos Sociais da 1ª fase do Projeto do Metrô do Porto. Disponível em: www.metrodoporto.pt/document/827457/886120.pdf acessado em 25/09/2014.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada/Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albessa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

_____. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Cadernos MCidades, n. 6. Brasília, 2004.

MULLER, Peter O. Transportation and Urban Form: Stages in the Spatial Evolution of the American metropolis. In: HANSON, Susan e GIULIANO, Genevieve (ed.). The Geography Urban transportation. 3a. Ed, 2004 p. 59-85.

MUMFORD, Lewis. A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NEFS, Merten. Re-qualificação de orlas ferroviárias - o caso de Berlim. 2006. Disponível em www.fec.unicamp.br/~parc (acesso em: 05mar2014).

NETO, Vicente Correia Lima. Desenvolvimento Orientado ao Transporte: o potencial de aplicação pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos. IPEA, Boletim Regional, Urbano e Ambiental, nº 5, junho de 2011.

NEWMAN, J. The new public management, modernization and institutional change: Disruptions, disjunctures and dilemmas. Em K. McLaughlin, S. Osborne & E. Ferlie (Eds.), *The New public management: Current trends and future prospects* (pp. 77-92). London: Routledge. 2002.

NIGRIELLO, Andreína. Conservar para desenvolver: estudo sobre o patrimônio urbano construído ao longo da linha norte-sul do metrô de São Paulo. Tese (Doutorado em Estrutura Ambientais Urbanas) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.

_____. Planejamento de Transporte: Instrumento para Reorganização do Espaço Urbano. São Paulo: CBTU, 2006. Disponível em WWW.CBTU.GOV.BR

_____. Relatório de viagem. Toronto, Montreal e Ottawa. Companhia do Metropolitano de São Paulo, 1997.

_____; OLIVEIRA, Rafael Henrique de. A rede de transporte e a ordenação do espaço urbano. In: *Revista dos Transportes Públicos- ANTP* - ano 35, 2013 - 1º quadrimestre, p. 101-122.

NORONHA SANTOS, Francisco Angenor de. Meios de Transporte no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Typographia do Jornal do Commercio, 1934, vol. 1.

_____. As freguesias do Rio Antigo. Rio de Janeiro: Edições o cruzeiro, 1965.

NUNES, Nilson Tadeu Ramos. Uma contribuição para o estudo da influência do metrô na demanda dos transportes públicos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) - COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1989.

OATLEY, N. Cities, economic competition and urban policy. Paul Chapman Publishing, London, 1998.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES - Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia. Evolução da frota de automóveis e moto no Brasil (2001-2002). Relatório de 2013. Rio de Janeiro, 2013.

OLIVEIRA, F. L. "Sustentabilidade e competitividade: agenda hegemônica para as cidades do século XXI". In: *Acseirad, H. (org). A Duração das Cidades: Sustentabilidade e Riscos nas Políticas Urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

OLIVEIRA, Adão Francisco de. A Produção Social do Espaço. Cultura e Liberdade (Revista do NUPAC), ano 2, nº 2, abr-2002, p. 61-70.

OLIVEIRA, Euclides. Comentários sobre a Carta do Novo Urbanismo. Arquitectos, nº 089.442, São Paulo, Portal Vitruvius, 2007.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de; SOARES, Thaís de Oliveira. Os limites da integração e das políticas territoriais na escala local: a ação dos municípios no planejamento territorial. In: Script Nova, revista eletrônica de geografia e ciências sociais, Universidade de Barcelona. Vol. XVI, n. 418 (56), nov-2012.

OLIVEIRA, Francisco de. Acumulação monopolista, estado e urbanização: a nova qualidade do conflito de classes. In: MOISÉS, J.A. et al. (Orgs.). Contradições urbanas e movimentos sociais. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

OLIVEIRA, Raquel de Lucena; NERY, João Luis. IBEU Local da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Observatório das Metrôpoles, p. 1-12, 2013. Disponível em http://www.observatoriodasmetrôpoles.net/images/abook_file/ibeu_riodejaneiro.pdf (acesso em abr 2015).

ONU Habitat. Por um melhor futuro urbano. Santa Catarina, 2014. Disponível em: www.unhabitat.org (acesso em set 2014).

PADEIRO, Miguel. O Metrô e a Cidade: das representações da causalidade à integração transporte/ordenamento em Paris. In: VI Congresso de Geografia Portuguesa: pensar e intervir no território – uma geografia para o desenvolvimento. Lisboa: 17-20 OUT, 2007.

PASCHOAL, W. Proposta metodológica para o planejamento de sistemas viários. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL PLURIS, 1, 2005, São Carlos, Universidade de São Paulo, setembro/2005.

PAULA, Dilma Andrade de. Estado, Sociedade Civil e Hegemonia do Rodoviarismo no Brasil. In: Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul | dez 2010.

_____. Ferrovias e rodovias: o dualismo na política de transportes no Brasil. In: MENDONÇA, Sonia R. (Org.). Estado e historiografia no Brasil. Niterói-RJ: UFF/FAPERJ, 2006, p. 209-230.

PEGORETTI, Michela Sagrillo; SANCHES, Suely da Penha. A Problemática da Segregação Espacial dos Residentes na Área Rural: uma visão através da dimensão acesso e do sistema de transporte. São Paulo: Universidade Federal de São Carlos, s.d.

PEREIRA, Sílvia Regina. Mobilidade Espacial e Acessibilidade à Cidade. In: Revista Okara - Geografia em debate, v.1, nº.1, p. 43-76, João Pessoa, PB, 2007.

_____. Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008.

PEREIRA, Margarida; CARRANCA, Maria Adelaide. Ordenamento do Território e Coesão Territorial: contributo para o debate do Livro Verde sobre coesão territorial Europeia. Lisboa: Associação Portuguesa de Geógrafos, 2009.

PINHEIRO, M. B. Mobilidade urbana e qualidade de vida: conceituações. Anais do VIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, São Paulo, vol 2, p. 405- 414, 1993(a).

_____. Mapeamento da pesquisa social em Transportes: a caminho da multidisciplinidade de enfoque. Anais do VIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, São Paulo, vol 1, 1993(b).

PONTES, Eduardo. Sistema de Transportes, acessibilidade/mobilidade espacial e desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). 220 f. Universidade Federal do Rio de Janeiro/Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, (IPPUR/UFRJ), Rio de Janeiro, 2012.

_____. Exclusão socioespacial, acessibilidade e mobilidade: notas para uma análise da Região Metropolitana do Rio de Janeiro pela ótica do sistema de transportes, no contexto dos grandes eventos esportivos. In: Revista Chão Urbano, Laboratório Redes Urbanas/Laboratório das Regiões Metropolitanas, IPPUR/UFRJ, ano XIII, nº 5, set-out 2013.

PORTAS, Nuno. Urbanismo e sociedade: construindo o futuro. In D.P. Machado & E. Vasconcellos (org.). Cidade e imaginação. Rio de Janeiro, Proureb /FAU-UFRJ, 1994, p. 30-39.

PRETECEILLE, Edmond. Collective Consumption The State and The Crisis of Capitalist Society. In HARLOE, M e LEBAS, E. (Orgs). City, Class and Capital. New York: Holmes and Meyer, 1981.

QUEIRÓS, Margarida et al. Desinvestimentos e Impactos Econômicos, Sociais e Territoriais. Projeto POCTI/GEO/34037/2000. Lisboa: FCT, 2002.

RAIA JR, A. A. Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas. 2000. 196 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil - Transportes). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

RHODES, R. The New Governance: Governing without Government. *Political Studies*, 44, 652-667. 1996.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; RIBEIRO, Marcelo Gomes (Org.). IBEU – Índice de Bem-Estar Urbano. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, Letra Capital, 2013.

RIETVELD, Piet. The accessibility of railway station: the role of the bicycle in the Netherlands. *Transportation research*, D5, p. 71-75. Pergamon Press Ltda, 2000.

ROCHA, Carolina Gondim. Impacto do metrô no espaço urbano: o caso do Metrorec. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, São Paulo, 2003.

RODRIGUES, Julicei Martis. Transformações urbanas e crise da mobilidade urbana no Brasil. Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais E-metrópolis, Rio de Janeiro, vol.14, ano 4, p. 38-51, Set. 2013. Disponível em: <http://www.emetropolis.net>. Acesso em abr 2015.

ROLNIK, Raquel. É possível uma política urbana contra a exclusão? In: Serviço Social e Sociedade. n. 72, ano XXIII, nov. 2002.

ROSADO, M.C.; ULYSSÉA NETO, I. Determinação de índices de acessibilidade a serviços de educação utilizando Sistema de Informação Geográfica. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES ANPET, 13, São Carlos, v. 1, 1999.

RUCKERT, Aldomar Arnaldo. Políticas Territoriais, Crise Europeia e Fonteiras. Perspectivas Comparadas entre a União Europeia e o Brasil. Ge USP - Espaço e Tempo, São Paulo, nº. 35, 2013, p. 55-69.

SALES FILHO, L. H. O uso de indicadores de acessibilidade na eficácia de redes estruturais de transporte urbano. Tese (Doutorado em Engenharia de Transporte) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996.

SALGADO, Manuel. Lisboa, o Rio e a Renovação Urbana Expo 98 - o seu papel como catalizador do rejuvenescimento de Lisboa. Revista Ciudades, nº 5, p. 103-113, 1999.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Espacialidades e Temporalidades Urbanas. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges (Orgs). Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2005. P. 99-104.

SANCHEZ, Fernanda. A Reinvenção das Cidades na Virada de Século: agentes, estratégias e escalas de ação política. Revista de Sociologia e Política, nº 16, p. 31-49, jun-2001.

_____. A reinvenção das cidades. Para um mercado mundial. Chapecó: Argos, 2003.

SANT'ANNA, José Alex; LIMA, Ieda Maria de Oliveira. As Funções do Transporte Urbano nas Relações Econômico-Sociais e a Tarifação. Revista dos Transportes Públicos, ANTP, ano 13, nº 50, dez-1990.

SANT'ANNA, José Alex. Reordenamento Urbano pelo Transporte. In: Revista dos Transportes Públicos – ANTP – ano 14, nº 55, 2º trim. 1992.

SANTINHA, Gonçalo. O princípio de coesão territorial enquanto novo paradigma de desenvolvimento na formulação de políticas públicas: (re)construindo ideias dominantes. In: Revista EURE (Santiago) vol.40, nº 119, Santiago ene. 2014

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. Transportes de Massa: condicionadores ou condicionados? Revista de Administração Municipal, set/out, 1977.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. O espaço do cidadão. São Paulo: Nobel, 1987.

_____. Metrópole corporativa e fragmentada: o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1990.

_____; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 5ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SANTOS, Leonardo Cleber Lisboa dos. Transporte e espaço urbano: integração e desenvolvimento urbano já. In: 3º Concurso de Monografia CBTU 2007 - A Cidade nos Trilhos.

_____. Território e Sociedade. Entrevista com Milton Santos. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

SANTOS, Rafael Fernandes dos. Situação atual e perspectivas de desenvolvimento da Área de Planejamento 3 da Cidade do Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro Rio de Janeiro, 2012.

SCHNOOR, Jorge. A Harmonia do Desenvolvimento Urbano em Função da Rede de Transporte Coletivo de Massa. Rio de Janeiro: BNH/Secretaria de Divulgação, 1975.

SCHUMPETER, Joseph A. Capitalismo, Socialismo e Democracia. Rio de Janeiro: Zahar, 1984.

SEIXAS, João; BRANCO, Rosa; GARSON, Sol. "A Governança Metropolitana da Europa". Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia/ Observatório das Metrópoles. IPPUR-UFRJ, 2010.

SEN, A. A ideia de justiça. Coimbra: Edições Almedina, 2010.

SERVILLO, L. Territorial Cohesion Discourses: Hegemonic Strategic Concepts in European Spatial Planning. *Planning Theory & Practice*, 11(3), 397-416, 2010.

SILVA, Maria Laís Pereira da. Os Transportes Coletivos na Cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

_____. O Estado e o Capital Privado na disputa pelo Controle e Administração dos Transportes Coletivos: a resposta dos usuários e a face da cidade. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 1979.

SILVA, A. L. B. da. Transporte e Circulação na Reprodução Espacial Urbana: considerações sobre o metrô do Rio de Janeiro. 2008. 239 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

SILVA, Vânia Regina Jorge da. Examinando os processos de segregação e descentralização através do transporte público na cidade do Rio de Janeiro - o exemplo de Campo Grande - RJ, 1990 - 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia). 133 f. PUC, Rio de Janeiro, 2009.

SILVA, William Ribeiro da. Policentralidade e Cidades Médias: em busca da reflexão. Rio de Janeiro: UFRJ, 2011.

SILVA, Vinícius Fernandes da. Uma análise sobre a mobilidade urbana na Baixada Fluminense como contribuição na formulação de uma sociologia dos transportes no Brasil - Em pé ou sentado?. 2014. 260 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.

SILVESTRE, H. *Gestão pública: modelos de prestação no serviço público*. Lisboa: Escolar Editora. 2009.

SIMÕES, Manoel Ricardo. A Cidade Estilhaçada: reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense. Mesquita: Entorno, 2007. pp. 81-83 e 96-97.

SMOLKA, M.O. Estrutura intra-urbana e segregação social no espaço: elementos para uma discussão da cidade na teoria econômica. IPPUR, UFRJ, cit. em Revista Brasileira de Estudos de População. São Paulo, v. 9, n. 1, jan./jul., 1992.

SOJA, Edward W. Geografias Pós-Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

_____. Seeking spatial justice. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.

SOLÁ-MORALES, Manuel de. Ações estratégicas de reforço do centro. In: Os Centros das Metrópoles. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2001.

SOUZA, Clarissa Duarte de Castro. Planejamento urbano e políticas públicas em projetos de requalificação de áreas portuárias: porto de Santos - desafio deste novo século. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SPIT, T. & BERTOLINI, L. Cities on rails: the redevelopment of railway station areas. London and Newyourk: Spon/Routledge, 1998.

STOKER, G. Governance theory: Five propositions. *International Social Science Journal*, 50(155), 17-28. 1998.

TAGORE, M. R., SIKDAR, P. K. A new accessibility measure accounting mobility parameters. In: Anais do 7º WCTR, Sidney, Austrália, v. 1, 1995. p. 305-315.

TATZBERGER, G. Spatial visions, concepts and metaphors: their essential role in European spatial development and policy discourse. En L. Doria, V. Fedeli & C. Tedesco (Eds.), *Rethinking European Spatial Policy as a Hologram: actions, institutions, discourses* (pp. 277-298), 2006.

TEIXEIRA, Elenaldo Celso. O Papel das Políticas Públicas no Desenvolvimento Local e na Transformação da Realidade. in: Políticas Públicas - O Papel das Políticas Públicas, 2002 - AATR-BA.

TITTON, Cláudia Pauperio. Reestruturação Produtiva e Regeneração Urbana. IPEA - CODE. Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos, 2011.

TRANSIT COOPERATIVE RESEARCH PROGRAM (TCRP). Transit Oriented Development and Joint Development in the United States: a literature review. Portland, EUA: Transportation Research Board/Federal Transit Administration, 2002.

VAINER, Carlos; ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia. A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos. 2ed. Petrópolis - RJ: Vozes, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Circular é Preciso, Viver não é Preciso. São Paulo: Annablume, 1999.

_____. Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento: reflexões e propostas. 3ªed. São Paulo: Annablume, 2000.

_____. Transporte Urbano, Espaço e Equidade: análise das políticas públicas. 3ªed. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. Transporte rural: o resgate de um tema esquecido. In: Revista dos Transportes Públicos, São Paulo, n.º 75, p. 31-48, 1997.

VASQUES, Amanda Ramalho. Refuncionalização de Brownfields: estudo de caso na Zona Leste de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Rio Claro, São Paulo, 2005.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Lincoln Institute/Fapesp/Studio Nobel, 1998.

_____. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. In: Estud. av. vol. 25, nº.71, São Paulo, jan/abr. 2011, pp. 1-25.

WANDERLEY, L.E.W. A questão social no contexto da globalização: o caso latinoamericano e caribenho. In: BELFIORE-WANDERLEY, M.; BÓGUS, L.; YAZBEK, M.C. (Orgs.). Desigualdade e a questão social. 2 ed., São Paulo: EDUC, 2000.

YOUNG, I. Justice and the politics of difference. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1990.

ZMITROWICZ, Witold. A estruturação da cidade pelas rotinas urbanas. Tese (Livre Docência) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.